197/12

ПРОФ. А. ШТАЛЬ

РАЗВИТИЕ МЕТОДОВ ОПЕРАЦИЙ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК В ВОЙНУ 1914-1918 ГГ.

Проф. А. ШТАЛЬ

Начальник кафедры военно-морской истории Военно-морской академии РККА имени тов. Ворошилова

197/12

С.
И.Ч.

359
Ш 87

РАЗВИТИЕ МЕТОДОВ ОПЕРАЦИЙ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК В ВОЙНУ 1914—1918 гг. НА ОСНОВНЫХ МОРСКИХ ТЕАТРАХ

Под редакцией и с предисловием
А. АЛЕКСАНДРОВА

★

Государственное военное издательство
Наркомата Обороны Союза ССР
Москва—1936

И.
сп. 34

Проф. А. Шталь. — Развитие методов операций подводных лодок в войну 1914 — 1918 гг. на основных морских театрах. *Под редакцией и с предисловием А. Александрова.*

Автор, исследуя богатый исторический материал по ведению операций подводных лодок в империалистическую войну, главным образом, основными противниками — Германией и Англией,— сосредоточивает внимание на методах ведения этих операций и на их развитии в ходе мировой войны на море.

Параллельно с развитием подводного оружия и методов его применения автор рассматривает также и развитие противолодочных средств.

В заключительной части труда, обобщая опыт подводной войны, автор на фактическом материале показывает развитие подводного оружия и оперативно-тактических взглядов на его использование в послевоенный период.

Книга рассчитана на начальствующий и командный состав морского флота и может служить пособием для слушателей Военно-морской академии РККА.

ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА
1143165

ПРЕДИСЛОВИЕ РЕДАКТОРА

Особое, совершенно исключительное значение в мировой империалистической войне 1914—1918 гг. имели действия подводных лодок, которые вступили в войну как новое средство и в ходе ее показали огромные боевые возможности. Подводные лодки на протяжении четырех лет империалистической войны прошли значительный путь и превратились из скромного вспомогательного средства береговой обороны, каким они были в начале войны, в могущественное и во многих отношениях универсальное средство борьбы на широчайших океанских просторах.

Развитие новых средств борьбы на море, в первую очередь подводных лодок, а впоследствии и морских воздушных сил, коренным образом изменило всю картину войны на море, вскрыв полную несостоятельность военно-морской доктрины империализма — теории владения морем. Развитие этих средств заставило изменить в своих основах и тактику и оперативное искусство флотов.

Против германских подводных лодок, построенных в течение мировой войны, морское могущество Англии, создававшееся веками, оказалось бессильным. Эскадры британских линейных кораблей под угрозой подводной опасности принуждены были отставаться в своих базах и лишь изредка выходить оттуда под эскортом и охраной сотен миноносцев, тральщиков и истребительных флотилий. Между тем германский подводный флот громил на всех морях и океанах британскую торговлю, воинские и снабженческие морские перевозки союзников.

По свидетельству Ллойд-Джорджа—главы военного кабинета Англии — британский Большой флот (Grand Fleet) из боязни нападений подводных лодок был «сдан на хранение» в базы.

«...Не будет преувеличением сказать, что наш Grand Fleet находился в постоянном страхе перед подводной опасностью. Он не рисковал выйти в море из своего защищенного и обнесенного стальными сетями убежища без достаточного конвоя истребителей. Ни один линейный корабль не решался покинуть свою базу без эскорта небольших сторожевых судов. Если Британия и правила попрежнему морями, то в дни, предшествовавшие победе над субмаринами, трезубец в ее руках трясся. После Ютландского боя адмирал Джеллико пришел к выводу, что для могучей армады огромных дредноутов опасно предпринимать продолжительные операции к югу от Доггер-Банки, так как риск

гибели от мин и субмарин был чересчур велик. Английские суда не должны были заходить в южную часть Северного моря без прямого вызова со стороны германского флота. В ожидании этого предлагалось интернировать флагманские корабли в безопасных заливах и предоставить защиту британского флага мелким судам, подвижным истребителям и испытанным в бурях тралерам. Таковы «Нельсоны» наших дней!..» — с горечью заканчивает Ллойд-Джордж [1].

Тысячи боевых кораблей и вспомогательных судов, тысячи вооруженных торговых судов, тысячи самолетов были привлечены на всех театрах для борьбы с подводной опасностью. Против подводных лодок были выставлены десятки тысяч мин и организованы специальные барражи, представлявшие собой систему взаимодействия разнообразных противолодочных средств: минных и сетевых заграждений, подвижного дозора эсминцев, сторожевых судов, охотников за лодками и воздушных сил. Сотни тысяч людей обслуживали противолодочную оборону, воспроизводство торгового тоннажа взамен топившегося и строительство противолодочных средств.

За весь период мировой войны в операциях принимали участие 350 германских подлодок, причем число лодок, находившихся одновременно в море непосредственно на боевой работе, колебалось от 20 до 40 единиц и никогда, даже в период беспощадной подводной войны, не превышало 60.

Беспощадная подводная война, непосредственно воздействуя на боевые корабли и морские сообщения, держала в постоянном напряжении всю судостроительную промышленность мира, создававшую грандиозное количество боевых и вспомогательных кораблей и воспроизводившую миллионы тонн торгового тоннажа для пополнения громадных потерь. Беспощадная подводная война вызывала величайшее напряжение экономической и военной мощи государств, не только принимавших участие в мировой войне, но и нейтральных; она оказывала весьма существенное давление на всю их экономику и политику.

Характеризуя усилия, примененные Англией в борьбе с подводной опасностью, Ллойд-Джордж говорит:

«Это была величайшая борьба, которую Англия когда-либо вела на море, — величайшая и по масштабу, и по интенсивности, и по значению. Тысячи судов были вовлечены в эту борьбу, начиная с больших дредноутов и кончая самыми скромными сторожевыми судами, от величественных линейных судов до потрепанных «судов-бродяг» и смелых маленьких тралеров; даже яхты принимали участие в борьбе. Бой происходил на всех океанах, на всех торговых путях» [1].

Основные результаты применения подводных лодок в мировую войну заключались в коренном нарушении всех установившихся в течение вековой практики правил, законов, обычаев, норм и доктрин войны на море. Именно подлодка произвела подлинный переворот в войне на море, нарушила «законы числа» и привела к пересмотру

---

[1] Ллойд-Джордж, „Военные мемуары", т. III, стр. 73, Соцэгиз, 1935 г.

старых норм оперативного искусства и тактики флотов. Подлодка наряду с другими новыми средствами, особенно морскими воздушными силами, выдвинула новые нормы и основания для выработки современного военно-морского оперативного искусства и тактики.

Положительные качества подводных лодок — невидимость в подводном положении, оперативная вездесущность в глазах противника, мощное торпедное вооружение, огромный район плавания надводным ходом и автономность в зарядке аккумуляторов для подводного хода — создают возможность производства внезапных операций, осуществления непрерывной угрозы морским силам и морским сообщениям противника, нанесения мощных торпедных ударов кораблям любых классов и ведения операций на океанских просторах в длительном отрыве от баз.

В условиях неограниченной подводной войны подводные лодки были главным оружием в борьбе на морских путях сообщений, где они особенно выявили свои положительные качества. В результате их деятельности было потоплено грандиозное количество торгового тоннажа — 12 млн. тонн.

Лодки были с успехом использованы и в операциях против боевых кораблей. Результат этих операций выразился в значительном количестве потопленных боевых судов, начиная от больших артиллерийских кораблей — линкоров и крейсеров — и кончая миноносцами и вспомогательными судами.

Подлодки в качестве средств разведки оказывали командованию постоянные и неоценимые услуги и были прямо незаменимы, особенно в тех случаях, когда необходимо было скрытно в большом удалении от своих баз вести длительное наблюдение за районами или объектами противника.

Заградительные операции подлодок позволили перенести минную угрозу на самые отдаленные театры и сделали минную опасность вездесущей в глазах противника, заставив его при каждом выходе флота производить траление и постоянно ходить с параванами, особенно на мелководных театрах, допускавших постановку мин на огромных пространствах.

Кроме того подлодки были применены в операциях на флангах армии, в особых и диверсионных операциях, показав, особенно в операциях последнего рода, значительные возможности своего боевого использования.

Первые годы подводной войны вскрыли полную неподготовленность союзников к борьбе с развернувшейся подводной кампанией немцев. Противолодочные средства были еще в зачаточном состоянии. Британское адмиралтейство в конце 1916 г. свидетельствовало в своем докладе правительству, что «...Никаких мер против этой формы войны еще не найдено и, быть может, и не будет найдено. В настоящее время мы вынуждены довольствоваться паллиативами» [1].

---

[1] Ньюболт, „Операции английского флота", т. IV, стр. 323—324.

Несмотря на то, что в течение 1916 г. в водах, омывающих Великобританию, и в Средиземном море борьбой против подлодок было занято около 3 тыс. сторожевых, вспомогательных судов и истребителей, за 13 месяцев с января 1916 г. и по февраль 1917 г. они потопили всего лишь 10 лодок.

Английская официальная история войны на море прямо свидетельствует о том, что усилия Адмиралтейства в борьбе с подводными лодками «...были не только недостаточны, но и совершенно недействительны...»

Однако, усовершенствование противолодочных средств к концу мировой войны и послевоенное их развитие создали такое положение, при котором подлодки должны считаться с противолодочной угрозой на всех этапах своих действий, начиная от выхода из базы и кончая возвращением обратно. Воздушные же силы стали угрожать подлодкам и в самой базе. Поэтому, в условиях морских операций современной войны, подлодки встретят ряд новых трудностей, которые нельзя игнорировать без риска тяжелых потерь. Лодки нуждаются в серьезном обеспечении и помощи других средств борьбы и не могут, как это было в период мировой войны, быть оставлены в одиночестве на своей боевой работе. Получить полную эффективность от операций подводных лодок можно будет лишь при взаимодействии их с надводными и воздушными силами и при должном непосредственном обеспечении их боевой деятельности.

Подводные лодки, несмотря на тяжелые условия своей боевой деятельности, — особенно в обстановке конца мировой войны, когда строительство противолодочных средств обогнало строительство лодок,— вышли непобежденными в своем состязании с противолодочными средствами.

Значительные возможности дальнейшего совершенствования техники подлодок и их оружия выявились и в послевоенный период. Это в свою очередь вызывает необходимость разработки более совершенных оперативных и тактических методов боевого использования подлодок.

В русском переводе имеются иностранные работы: немецкая— Гайера «Германские подводные лодки в войне 1914—1918 гг.» и английская — Гибсона и Прендергаста «Германская подводная война 1914—1918 гг.». Совершенно естественно, что труды, принадлежащие перу иностранных буржуазных авторов, не лишены обычной предвзятости и восхваления «непобедимости оружия» той или другой стороны, что нужно иметь в виду при пользовании этими книгами.

В нашей советской литературе имеется работа бригады Военно-морской академии РККА имени т. Ворошилова «Операции подводных лодок», представляющая собой оперативное исследование по данному вопросу.

Наконец с появлением настоящего труда начальника кафедры Военно-морская история ВМА—проф. А. В. Шталя—наша литература по вопросам мировой войны на море обогащается еще одной очень нужной

и серьезной книгой, представляющей собою историческое исследование развития методов операций подлодок.

Наличие переводных работ в изложении обоих главных противников и наших самостоятельных исследований, трактующих вопрос в специально оперативном и историческом разрезе дает уже в настоящее время достаточно полное освещение операций подлодок в мировую войну 1914—1918 гг. Если учесть при этом еще и то обстоятельство, что ни один из имеющихся трудов по истории мировой войны, вышедших у нас или за границей, не проходит мимо подводной войны и ее влияния на общий ход событий, то становится вполне очевидным, что наличие материалов по данному вопросу довольно обширно, тем более, что все авторы официальных иностранных трудов о войне на море (Корбетт — Ньюболт, Гросс, Джеллико, Шеер, Симс, Вильсон, Томази, Лоран, Кастекс, Сокол, Фротингем и др.) значительную, а иногда и бо́льшую часть своего изложения посвящают операциям подлодок и влиянию этих операций на общий ход войны на море.

Труд профессора А. В. Шталя дает последовательное изложение развития методов операций подводных лодок и противолодочных средств по периодам подводной войны, начиная от первоначального этапа их боевого использования, когда лодки были применены в охранении Гельголандской бухты, в разведке и в совместных операциях с флотом в районах, близких от баз, и кончая этапом неограниченной подводной войны, когда подлодки использовались против торговли и морских сообщений союзников на всех морских и океанских театрах мировой войны.

В заключительной части своей работы А. В. Шталь анализирует развитие подводного оружия и оперативно-тактические взгляды на его боевое использование в послевоенный период.

Большая эрудиция автора в вопросах истории мировой войны на море, подробный и очень тщательный анализ значительного фактического материала, которым насыщено изложение, делают труд А. В. Шталя интересным и нужным для широких кругов начальствующего состава РККА, особенно для наших моряков и подводников.

А. Александров.

ПРЕДИСЛОВИЕ АВТОРА

Подводная война, возникшая на основе высокого развития производительных сил и огромного роста техники в крупнейших государствах Европы (к периоду мировой войны 1914—1918 г.), ознаменовала собой новый этап в истории военно-морского искусства.

В последние два года мировой войны подводная борьба дискредитировала империалистическую доктрину — теорию владения морем и генерального боя линейных флотов. Она внесла глубокие изменения в характер морской войны и в методы ведения ее в будущем.

Французы, в лице талантливого инженера Лебёфа, первыми сделали попытку создания этого нового средства борьбы на море. Опыт французов в строительстве подводных лодок получил дальнейшее развитие в Америке (Голланд), Англии и других странах. Но, как это ни странно, в мировой войне подводный флот Франции ничем не проявил себя.

Подводное оружие получило наибольшее развитие в Германии, имевшей хорошо организованную и развитую промышленность и значительные научные и технические кадры. И именно только на этой базе Германия смогла достичь тех успехов, которые имел ее подводный флот в мировой войне.

Борьба на море в мировую войну ярко отражала те политические противоречия, которыми был охвачен капиталистический мир. С началом подводной войны эти противоречия еще более обострились, выдвинув по-новому вопросы международных отношений, прав нейтральных государств и норм призового права. Произвольные толкования этих прав и норм и насильственные мероприятия давали почву для всяческой агитации и обработки «общественного мнения» обеих борющихся сторон. В самой Германии подводная война усилила разногласия, существовавшие по вопросу об использовании линейного флота. Она внесла жестокую борьбу и раскол в мнениях о методах ведения подводной войны: вести ли подводную войну только против военных судов или также и против торговых; по призовому праву или неограниченную.

Выявить действительную роль подлодок и их возможности в мировую войну, влияние их на боевую деятельность главных сил, трудности противолодочной борьбы и постепенное развитие противолодочных средств в течение войны и, наконец, определить возможности и пути развития подводного оружия в будущем,—эти вопросы ставились в задачу данного исследования.

Подводная война по методам ее ведения и формам может быть подразделена на следующие периоды (этапы):

Первый период — от начала войны до объявления подводной блокады в феврале 1915 г. Он характеризуется самостоятельными действиями отдельных лодок против боевых судов и первыми попытками лодок к совместным действиям с крейсерами.

Второй период — от начала подводной блокады до отмены ее в октябре 1915 г., вызванной давлением на Германию так называемого общественного мнения нейтральных стран, главным образом Америки. Этот период характеризуется противоречивыми приказами подлодкам, вызванными колебаниями политики воюющих государств.

Третий период — с октября 1915 г. до конца апреля 1916 г. — характеризуется внутренней борьбой правящих классов Германии по вопросам подводной войны и попытками перейти от войны по призовому праву к неограниченной подводной войне.

Четвертый период — с апреля 1916 г. до сентября 1916 г. — характеризуется использованием подлодок совместно с флотом только против боевых судов противника и подводной крейсерской войной вплоть до февраля 1917 г.

Пятый период — с февраля 1917 г. до 26 октября 1918 г. — период неограниченной подводной войны, на которую Германия делала ставку, как на последнее и единственное средство выиграть войну.

Литература по вопросам подводной войны огромна. Основными трудами в ней являются:

а) немецкие: капитальный труд герм. морского архива — Война на Северном море, т. I—V; Шварте — Техника в мировую войну; Гайер — Германские подводные лодки в войну 1914—1918 гг.; Михельсен — Подводная война; Лютцов — Подводная война;

б) английские и американские: капитальный труд Корбетта и его продолжателя Ньюболта — Операции английского флота, т. I—V; Джеллико — Кризис войны; Симс — Победа на море;

в) французские: Лоран — Блокада и подводная война.

Ленинград. 1935 г. *А. В. Шталь.*

ВВЕДЕНИЕ

В предвидении войны с Англией, Германия, создавая свою 20-летнюю судостроительную программу (1897 — 1917 гг.), вступила на путь состязания с Англией в строительстве мощного линейного флота. Подводные лодки, уже существовавшие в то время как класс судов, были включены в программу в ограниченном числе. Несовершенство двигателей взрывного типа, тихоходность подлодок, многочисленные аварии не давали оснований в тот период возлагать большие надежды на этот специфический род оружия.

Стремясь к скорейшему созданию линейного флота и учитывая техническое несовершенство подводного оружия, еще не получившего к тому же боевого испытания, Германия позднее других обратила внимание на этот класс судов и начала постройку подлодок только с 1904 — 1905 гг., после появления дизелей.

В 1905 г. была спущена *U-1*, первая подлодка, вступившая в состав действующего флота. Вслед за нею была спущена серия лодок подобного типа до *U-18*. Одновременно производились исследования и опыты по созданию такого типа подлодки, который удовлетворил бы трем основным условиям: 1) большой район действий, 2) надежность двигателей и 3) большая скорость.

Подлодки от *U-1* до *U-18* имели керосиновые двигатели Кертинга с электрическим зажиганием. Плавание с этими двигателями показало, что они далеко не удовлетворяют поставленным условиям. Главнейшим недостатком была большая видимость подлодок в надводном положении—днем от сильного дыма, ночью от вспышек двигателя.

В 1908 г., по объявленному морским ведомством конкурсу, заводы «Аугсбург-Нюренберг» и «Германия» сконструировали дизель-моторы, которые были приняты морским ведомством для установки на строящихся лодках, начиная с *U-19*.

Кроме бывших в строю и строившихся 26 подлодок, по программе 1912 г. была начата постройка еще 16 подлодок — от *U-27* до *U-42*, которые должны были быть сданы в эксплоатацию к августу 1914 г. Постройка подлодок на заводе «Германия» затянулась вследствие непригодности 2-тактных моторов, собиравшихся на той же верфи. Поэтому было решено заказать новые 4-тактные моторы на заводе «Аугсбург-Нюренберг».

Когда они были изготовлены, то забракованные ранее 2-тактные моторы после детальной работы над ними были настолько усовершенствованы, что их вновь решили поставить на готовые уже лодки. Вступление в строй этих лодок затянулось еще на полтора года. Ввиду этого к началу войны Германия обладала только 26 лодками, из которых для военных действий можно было применить только 22, так как *U-1* и *U-2* находились в учебном отряде, а *U-23* и *U-25* только что закончили пробные испытания и не имели ещё подготовленных команд.

Первые 18 подлодок были водоизмещением по 500—560 *т*. Они имели по четыре 45 *см* торпедных аппарата (по 6 торпед) и по одной 50 *мм* пушке. Радиус действия этих лодок колебался от 1 200 до 3 400 миль, надводная скорость до 15 узлов и подводная — до 10 узлов. Подлодки следующей серии имели уже по одной 105 *мм* или по две 88 *мм* пушки. Радиус действия этих лодок доходил до 5 тыс. миль, а надводная скорость—до 16,8 узла.

Программная численность подлодок обусловливалась прежде всего основными теориями и методами морской войны, в частности теорией «владения морем». Как известно, Германия строила свои планы в расчете на быстрое окончание войны путем нанесения Франции молниеносного удара на суше. Счеты с Англией должны были быть сведены во вторую очередь, после разгрома Франции и России, захвата французских колоний и завершения судостроительной программы [1]. Борьбу с Англией должен был решить линейный флот; до решительного же столкновения линейных флотов надеялись всеми средствами предварительно ослабить британский флот.

Вместе с тем программная численность подлодок обусловливалась еще и оценкой подлодок, как второстепенного оружия, а также размерами кредитов на судостроение. Ввиду стремления Германии скорее закончить постройку крупных боевых судов, предусмотренная мобилизацией программа строительства подлодок не была утверждена даже с началом войны. Сокращение сроков постройки подлодок считалось невозможным по техническим причинам. Заказ на большее число подлодок потребовал привлечения к постройке частных фирм. Последние же соглашались приступить к строительству только при условии получения последующих заказов на более длительные сроки, ибо им пришлось бы приспосабливать мастерские, строить стапели, увеличивать число рабочих и пр. Между тем, общее убеждение не только генеральных штабов, но и всех буржуазных экономистов было таково, что в силу хозяйственного расстройства стран, которое повлекла бы за собой грядущая война, последняя не могла продолжаться более полугода.

---

[1] Отсюда стремление бетмановской политики „не раздражать" Англию и сохранить флот до конца войны. Отсюда противодействие Бетмана неограниченной подводной войне.—*А. Ш.*

Немцы хорошо знали больное место Англии, ее «ахиллесову пяту» — зависимость от ввоза. Доказательством этому служит организация ими надводной крейсерской войны. Однако, эта война не столько подрывала английскую торговлю, сколько отвлекала английские силы с главного театра морских действий.

Вопрос о возможности подрыва английской торговли подводной блокадой занимал умы политических и военных деятелей еще до войны, обсуждался в довоенной прессе и затрагивался в фантастических рассказах о будущей войне [1], однако, своего материального выражения еще не имел.

Особого внимания заслуживает меморандум Фишера, представленный им первому министру 14 мая 1914 г. и отражающий взгляды английских морских кругов на методы ведения войны подлодками. В меморандуме говорится: «ныне признается уже, что нет способа воспрепятствовать вражеской подлодке выйти из своего порта и делать рейсы более или менее по своей воле. Подлодки не могут действовать против торговых судов неприятеля на основании правил и законов, принятых международным правом. Поэтому подлодки будут нарушать эти законы и правила и будут топить все коммерческие суда. Вот почему угроза подлодок действительно ужасна для Англии. Сущность войны — это насилие, а умеренность во время войны—это глупость».

Незадолго до войны капитан-лейтенант германского флота Блюм в докладной записке указывал, что для ведения действительной торговой войны против Англии требуется почти 200 подлодок [2]. Это количество лодок, близкое к тому, которое было построено Германией, создавало солидную угрозу английскому флоту и в конце концов едва не привело Англию к гибели.

Однако, перед войной в планах обеих сторон подлодкам отводились только скромные задачи, главным образом, задачи по береговой обороне, и есть все основания утверждать, что у обеих сторон даже не было ясного представления о методах использования подлодок и о тех возможностях, которые таит в себе это оружие.

---

[1] Conan Doyle, „Dangerl. A Story of Englands Peril."

[2] Fr. Lützow, „Der U-Boot Krieg".

ПЕРВЫЙ ПЕРИОД

САМОСТОЯТЕЛЬНЫЕ ДЕЙСТВИЯ ОТДЕЛЬНЫХ ПОДЛОДОК

(август 1914 г. — февраль 1915 г.).

1. ПРИМЕНЕНИЕ ПОДЛОДОК В ОХРАНЕНИИ ГЕЛЬГОЛАНДСКОЙ БУХТЫ

С первого дня войны германское морское командование было уверено в неминуемом вторжении противника в Гельголандскую бухту и поэтому все свои мероприятия сводило к ее защите.

Согласно оперативному приказу, целью операции морских сил Северного моря должно было быть ослабление английского флота наступательными действиями против сторожевых и блокирующих Гельголандскую (Германскую) бухту сил, применение минных заграждений и, если возможно, подлодок вплоть до английских берегов.

Таким образом, германское командование хотело предварительно ослабить английский Большой флот с тем, чтобы затем дать ему решительный бой германоким. Флотом открытого моря.

Война против торговли должна была вестись по призовому праву.

Первое применение, которое подлодки получили с началом войны,— охрана Гельголандской бухты. Охранение и сторожевая служба имели главной целью охрану от неприятельских подлодок и минных заградителей. Инструкции указывали место подлодок в охранении в 6 милях от внешней линии миноносцев и в таком же расстоянии от внутренней линии тральщиков (схема 1). Миноносцам предлагалось не вступать в бой с истребителями, уклоняться от них, стараться навести их и прочие легкие силы противника на линию подлодок.

Подлодкам в случаях возможности верного торпедного выстрела было приказано «атаковать неприятельские истребители и легкие крейсера; дивизиону тральщиков — своевременно уходить от истребителей в гавань. Если неприятельские подлодки проникнут в глубину Гельголандской бухты, попытаться зигзагообразными курсами с большой скоростью затруднять им пребывание в ней и заставить их чаще всплывать и, следовательно, тратить больше электрической энергии. Как только будет донесено о появлении неприятельских подлодок, находящаяся в Гельголанде флотилия миноносцев выходит и старается их уничтожить. Летательные аппараты, кроме общего наблюдения, должны, главным образом, доносить о подлодках и операциях неприятельских минных заградителей» [1].

По мнению начальника 1-й флотилии подлодок Бауэра, «оборонительное применение подлодок в дневной сторожевой линии охранения, расположенной по дуге вокруг Гельголанда, не принесет никакой пользы. Очень мало вероятности, что противник подойдет к этой линии, и тогда сомнительно, чтобы подлодки имели успех. Лишь применение подлодок для наступления в большей степени увеличит вероятность успеха» [2].

Оценивая вероятность успеха, начальник 1-й флотилии указывал: «Применение подлодок у неприятельских берегов представляет большие трудности, потому что сторожевые корабли, самолеты, наблюдательные посты и торговое судоходство очень быстро откроют присутствие лодок. А раз элемент внезапности отпадает, то корабли своевременно уклонятся от опасности.

Иначе складываются условия при поисках в открытом море. Здесь противнику недостает вспомогательных береговых средств; случайное обнаружение подлодки может еще и не привести к неудаче, так как подлодка не привязана к определенному месту, может его менять и противник не знает, куда она может направиться. Недостатки поисков в море заключаются в том, что при недостаточном числе подлодок ничего нельзя будет найти, если не имеется определенных сведений о намерениях и местонахождении противника. Однако, рассчитывая на наличие английской сторожевой линии поперек Северного моря, перспективы операции в направлении на север могут быть более благоприятными».

Убеждение в наличии сторожевой линии противника побудило германское командование предпринять поиск в открытом море, предпочитая это расстановке лодок на позиции перед базами противника. Таким образом рассчитывали нанести удар большим кораблям противника и тем начать уравнение сил для последующего решительного боя главных сил флотов.

---

[1] Приказ начальника развед. судов от 2 августа 1914 г.
[2] „Война на Северном море", т. I.

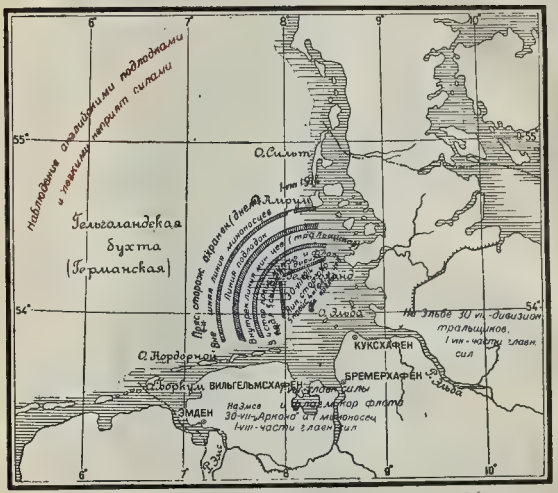

Схема 1. Применение подлодок в охранении Гельголандской бухты (30 июля и 1 августа 1914 г.)

2. ОПЕРАЦИЯ 1-й ФЛОТИЛИИ ГЕРМАНСКИХ ПОДЛОДОК ПРОТИВ АНГЛИЙСКИХ ГЛАВНЫХ СИЛ

Несмотря на то, что материальная часть 2-й флотилии была новее, в операцию было назначено 10 лодок 1-й флотилии (от *U-5* до *U-15*). Этим назначением имелось в виду использование практического опыта командиров этих лодок.

В оперативном приказе начальника 1-й флотилии подлодкам были поставлены следующие задачи:

«Главным объектом атаки должны быть неприятельские крупные боевые корабли и лишь на обратном пути разрешается атаковать все суда.

Лодки должны итти строем фронта в расстоянии 7 миль одна от другой в направлении на *NW* и, пройдя 300 миль, повернуть обратно. Дойдя до линии Оркнейские острова — Ставангер, пробыть на этой позиции 40 часов, после чего вернуться к Гельголанду (схема 2)».

Выход подлодок прикрывали два легких крейсера. Предусмотренная планом воздушная разведка не состоялась из-за дурной погоды,—разведку должны были производить крейсера и передавать подлодкам номера квадратов карты, в которых будут замечены неприятельские суда. Район поиска крейсеров предоставлялся их усмотрению. Крейсерам было приказано не оттеснять неприятеля. Наоборот, стремиться привлечь неприятеля на направление к Гельголанду, чтобы как можно скорее произошла его встреча с подлодками. За линией подлодок должны итти 2 конвоира-миноносца, по одному на флангах, для репетования радиотелеграмм. Они возвращаются по собственному усмотрению, не позднее репетования первого сигнала о неприятеле.

«Подлодкам — не пользоваться радио, чтобы не выдать себя. Только с приходом на позицию после 1 часа ночи четвертого дня операции, по словесному приказанию, радиопереговоры будут возобновлены.

На самодвижущиеся мины надеть ножницы для разрезания сетей. В случае тумана операция продолжается. Рандеву — Гельголанд» [1].

Подлодки вышли 6 августа и первоначальным курсом на запад рассчитывали создать представление у встречных рыбачьих судов, а, следовательно, и у противника, что операция направлена против английских берегов, а не против ожидаемых в море главных сил. Два крейсера сопровождали подлодки на 100 миль от Гельголанда, чтобы в случае получения сведений о неприятеле можно было изменить общий курс подлодок по радио.

Вследствие повреждения дизелей самой западной подлодке *U-9* пришлось вернуться, пройдя уже 225 миль. Остальные лодки, за

[1] Оперативный приказ № 1 начальника 1-й флотилии подлодок от 5 августа 1914 г.

исключением двух погибших, по выполнении операции вернулись в Гельголанд 11 августа.

Лишь на обратном пути 9 августа в 5 ч. утра, приблизительно на линии Кромарти—Ставангер, во время шквала с дождем в расстоянии 1 мили с *U-5* было замечено 3- или 4-трубное судно, что заставило лодку быстро погрузиться. Спустя 1 ч. 30 м. с *U-8* был замечен на короткое время неприятельский миноносец.

Приблизительно в то же время *U-15* при тех же условиях внезапно наткнулась на одну из крейсерских эскадр англичан. Это была 1-я эскадра легких крейсеров, шедшая в дозоре впереди флота. Один из крейсеров этой эскадры *Бёрминхэм* таранным ударом потопил *U-15*. О гибели *U-15* немцы узнали по радио британского адмиралтейства [1]. *U-13* пропала без вести; с ней уже с 6 августа, вскоре после выхода, не было больше связи.

Этот замечательный поход на третий день войны, на столь далекое расстояние, — совместно со значительной группой подлодок, еще не имевших боевого опыта, без поддержки других сил, — как бы протравивший подлодками всю среднюю часть Северного моря до крайних пределов (Оркнейские острова), показывает уверенность начальника 1-й флотилии в боевых качествах подлодок, в искусстве личного состава и в надежности связи. По представлениям тогдашнего времени, такой поход казался настолько невероятным, что англичане были уверены, что германские подлодки действовали из баз в норвежских шхерах.

План был хорошо задуман и правильно рассчитан. Избранный метод отвечал средствам и цели. Однако, цель операции не была достигнута. Местопребывание и деятельность противника не были обнаружены. Существование сторожевой линии, предполагавшейся в 200 милях, не подтвердилось. В результате операции из 10 лодок погибло две и одна должна была вернуться. Опыт показал, что при совершенно неизвестной обстановке обнаружение противника чрезвычайно затруднительно и может быть только случайным. Тем не менее этот поиск мог дать ценные данные, если бы короткая встреча с противником не совпала с периодом исключительно скверной для действий подлодок погоды. В действительности лодки встретились с частью Большого флота, но это осталось для них неизвестным.

Впечатление, произведенное на противника появлением подлодок в столь отдаленном районе, было громадно. Результатом этого был уход английских главных сил из Северного моря на запад от Оркнейских островов (по приказанию Адмиралтейства), невзирая на то, что в Канале в это время шли интенсивные перевозки экспедиционного корпуса. Опасения зашли так далеко, что даже база флота в Скапа-Флау была сочтена небезопасной, и было ре-

---

[1] По английским данным, перископ подлодки видели суда *Монарк*, *Айрон-Дьюк* и *Дредноут*, находившиеся 8 августа к *SO* от острова Фэйр (Корбетт, Операции английского флота, т. I).

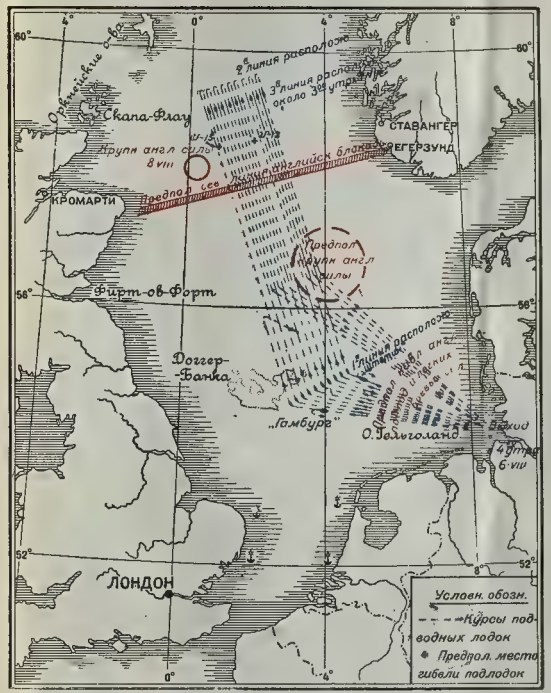

Схема 2. Операция 1-й флотилии подлодок против английских главных сил (6—11 августа 1914 г.)

шено перенести временно базирование флота в Лох-Ю на западном берегу Шотландии.

Таким образом, операция германских подлодок, хотя и не причинила потерь английскому флоту, тем не менее оказала прямое воздействие на дислокацию неприятельского флота. Одного появления германских подлодок было достаточно, чтобы, по крайней мере временно, удалить главные неприятельские силы из Северного моря и вызвать поход крейсерских эскадр в ложном направлении, к норвежским берегам для поиска там предполагаемых опорных пунктов германских подлодок.

10 августа выход из Северного моря оставался открытым, а Большой флот рассеян и удален за пределы Северного моря. Но такие результаты операции подлодок остались неизвестными германскому командованию, а между тем знание в этот момент действительной обстановки для него было бы неоценимым, открывая возможности в различных операционных направлениях, из которых важнейшим было устье Темзы и Канал.

На этом направлении германский флот получал некоторую возможность нанести удар части неприятельских сил, временно приостановить движение в Канале и, наконец, воспользовавшись моментом, выслать крейсера в океан.

Несмотря на потери, личный состав и материальная часть подлодок при выполнении операции в столь трудных условиях блестяще выдержали испытание. Командование могло убедиться в том, что в руках у него есть средство не только для нанесения вреда противнику, но и для организации далеко охватывающей разведки в таком масштабе, который был недоступен надводным судам. В такой разведке командование испытывало самую острую нужду вследствие полной неизвестности обстановки.

Крейсера в разведке подвергаются гораздо бо́льшей опасности быть уничтоженными превосходными силами противника, чем подлодки, уклоняющиеся от встречи погружением. Английские крейсера численностью и скоростью превосходили германские. Поэтому дальняя разведка потребовала бы поддержки крейсеров всем германским флотом, причем предел ее обусловливался бы расчетом не быть отрезанными превосходными силами или неизбежностью принять бой в невыгодных условиях. Широкая и дальняя воздушная разведка в то время по слабости техники этого рода оружия была невозможна и зависела от погоды. Поэтому массовое использование подлодок в целях дальней разведки для немцев было единственным средством выяснения обстановки на море.

Надо было продолжать попытки повторения подобных операций с таким же большим числом подлодок. Но, как пишет немецкий историк мировой войны, «тем более надо сожалеть, что подобные операции такого же планомерного характера и с таким же большим числом подлодок не повторялись в дальнейшем» [1].

---

[1] „Война на Северном море", т. I.

ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

3. ОПЕРАЦИЯ 3-й ПОЛУФЛОТИЛИИ ПОДЛОДОК ПРОТИВ СТОРОЖЕВОГО ОХРАНЕНИЯ КАНАЛА

Одновременно с поиском подлодок на север была предпринята другая операция подлодок в направлении к Каналу.

8 августа командующим флотом были получены сообщения верховного командования о начавшейся переброске английского экспедиционного корпуса во французские и бельгийские порты Канала. Для ограждения перевозок были выдвинуты силы между голландско-бельгийским и английским побережьем. 1-й флот находится в Северном море, видимо, готовым к действию. Обращалось внимание на то, что прикрывающие силы представляют хороший объект для операции легких сил, миноносцев, заградителей и особенно подлодок.

Германское морское командование считало, что без поддержки крупных кораблей едва ли возможно миноносцам в короткие светлые ночи прорваться в Канал и подойти к транспортам или хотя бы к прикрывающим их силам. Эта же операция совместно с главными силами в лучшем случае могла бы произвести задержку, но не помешать перевозке. Появление крупных германских сил перед Каналом немедленно стало бы известно противнику от достаточно выдвинутого вперед охранения, и транспортный флот всегда имел бы возможность своевременно укрыться в портах.

Германское командование не предъявило флоту никаких требований в отношении помехи перевозкам противника; более того, было сказано, что флот может не отвлекаться ради этого от прочих своих операций.

Таким образом, в задачу предстоящей операции входило: выяснить систему охранения Канала и нанести потери прикрывающим силам.

Когда были получены указания верховного командования, командующий флотом располагал только 4 боеспособными подлодками 2-й флотилии: *U-19, U-21, U-22, U-24* (3-я полуфлотилия).

То расстояние, которое лодки покрыли в первую операцию, здесь привело бы их далеко за линию Дувр—Кале, но этот оперативный район был гораздо опаснее и в навигационном и в боевом отношении. Многочисленные банки, отсутствие ограждений, трудно поддающиеся учету сильные приливные течения создавали такие затруднения, в преодолении которых у лодок еще не было опыта. Кроме того, чтобы оказать сопротивление прикрывающим силам противника или добраться до его транспортов, следовало рассчитывать на необходимость прорыва нескольких линий сторожевого охранения. Для действия в столь сложных условиях команды подлодок требовали еще обучения и нуждались в навигационной тренировке.

9 августа лодки должны были занять позиции на восточных подступах к Каналу, с рассветом подойти к предполагавшейся там неприятельской сторожевой линии, пройти ее и атаковать нахо-

дящиеся за нею более крупные сторожевые или прикрывающие силы. Это должно было оказать влияние на движение транспортов.

В охране Гельголандской бухты оставалась одна лодка, и поэтому была возвращена 4-я полуфлотилия из Балтики, посланная туда для тренировки.

8 августа 4 подлодки вышли из Гельголанда. Они должны были итти соединенно до точки в 40 милях к *NW* от Тершеллинга и потом продолжать путь веерообразно на расстоянии 12 миль друг от друга до параллели Тершеллинга, где предполагалось наличие одной сторожевой линии судов противника, вторая — предполагалась на линии Ярмут—плавучий маяк Хаак и уже за ней—главные объекты для атаки (схема 3).

Согласно приказу начальника 2-й флотилии, подлодкам надлежало проходить первую сторожевую линию в подводном положении, после чего всплыть для зарядки аккумуляторов. При этом считалось возможным продвинуться до параллели Гарвича. Если же между обеими сторожевыми линиями оказались бы неприятельские морские силы, подлодкам предстояло длительное движение в погруженном состоянии. «Благодаря попутному отливному течению лодки смогут достигнуть второй линии при 5-узловой подводной скорости приблизительно через 6 часов. Батареи будут наполовину израсходованы. Если на 2-й линии будут объекты, то их атаковать, если нет,—то дальнейшее продвижение бесцельно, ибо здесь течение в противоположную сторону и лодки будут расходовать зарядку, не продвигаясь вперед» [1].

Выполнение этой операции также было значительно затруднено неблагоприятной погодой и сильным волнением на море, при котором было мало шансов на удачную атаку. Поэтому *U-19* и *U-21* повернули обратно от плавучего маяка Хаак, к чему их побуждала еще и неисправность дизелей *U-19*. *U-24* прошла до параллели Гарвича, но никого не встретила. *U-22* также достигла предельной линии, но имела встречи на широте 52°—52° 30′ с разведочными судами и истребителями противника, принудившими ее уклоняться с курса и уходить под воду. 11 августа она вернулась в Гельголанд, куда остальные лодки прибыли накануне.

В этой операции, произведенной малым числом подлодок и ограниченной к западу меридианом Остенде и к югу параллелью Гарвича, крупные силы противника не были обнаружены ни одной из подлодок. Средства были явно недостаточные, недостаточна была и глубина разведки. И здесь требовалось повторение операции в увеличенном масштабе.

Между тем, командование этим ограничилось и пришло к неверным заключениям, что сосредоточения главных сил для прикрытия перевозки экспедиционного корпуса не имеется, что мо-

[1] Из боевого приказа начальника 2-й флотилии подводных лодок 8 августа 1914 г. „Война на Северной море", т. I. Приложение.

жет быть и II флот находится вместе с I на севере, что может быть английская высадка еще не началась, или, что прикрывающие ее силы находятся гораздо западнее, чем предполагали.

Неутешительные результаты обеих операций, не рассеявших мрака неизвестности обстановки на море, побудили командование к постановке новых задач подлодкам и изменению метода разведки. Был намечен новый поиск не поперек, а вдоль предполагаемой линии блокады, и этот поиск в открытом море соединялся с разведкой у важнейших баз противника для выяснения организации береговой обороны. Одновременно лодкам ставилась задача: нанести противнику такие потери, которые побудили бы его к более тесной блокаде Гельголандской бухты.

С этой целью две лодки должны были произвести атаку на английские крейсера, которые, по имеющимся сведениям, держались на линии блокады Питерхэд-Эгерзунд, и затем обследовать районы перед Кромарти и Розайтом. Третья лодка должна была проникнуть до устьев р. Хэмбер для уничтожения могущих оказаться там крупных сил противника.

4. ОПЕРАЦИЯ ПОДЛОДОК *U-20, U-21* и *U-22* ПРОТИВ ЛИНИИ БЛОКАДЫ И БАЗ ПРОТИВНИКА

Для операции на линии блокады были избраны подлодки *U-20, U-21* и *U-22*, у которых состояние механизмов наиболее отвечало требованиям дальнего похода. Они должны были итти соединенно к норвежскому берегу и от него, двигаясь вдоль предполагаемой линии блокады в 15-мильном расстоянии друг от друга, искать неприятельские силы. Намеченный для начала поиска исходный пункт у норвежского берега обусловливался выгодой более короткого перехода к нему, сравнительно с направлением Гельголанд—Питерхэд, и возможностью в случае дурной погоды или повреждения механизмов укрыться в норвежских шхерах. При этом категорически требовалось соблюдение норвежского нейтралитета. *U-21*, подойдя к шотландскому берегу, должна была итти к Кромарти, а *U-20* — к Розайту, после чего возвращаться прямо к Гельголанду. *U-22* должна была итти к р. Хэмбер и обратно (схема 4). От такой операции при малом числе имевшихся в распоряжении подлодок ожидался больший успех, чем от операции в перпендикулярном к линии блокады направлении. Однако, перпендикулярный способ имел то преимущество, что при мало известной обстановке линия блокады все же могла быть достигнута при достаточно далеком продвижении на север, но это требовало большего числа лодок.

U-20 и *U-21* вышли из Гельголанда вместе днем 15 августа, но с наступлением темноты потеряли друг друга. Хотя обе лодки подошли к норвежскому берегу на другой день, одна вскоре после другой, но соединиться вновь не смогли. *U-20* у берегов Ютландии (Люмфиорд) встретила неприятельский крейсер с миноносс-

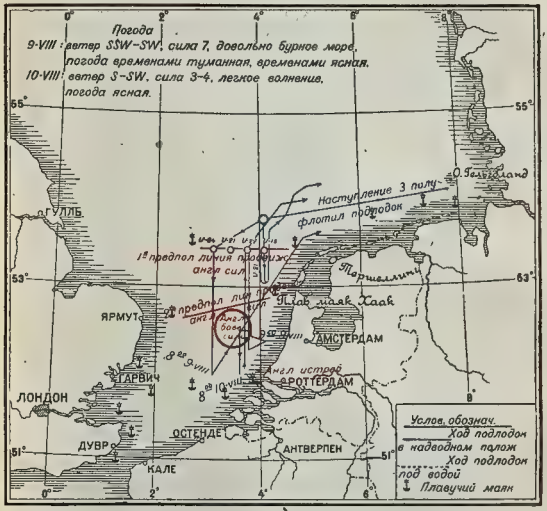

Схема 8. Операция 3-й полуфлотилии подлодок против сторожевого охранения канала (8—11 августа 1914 г.)

Схема 4. Операция подлодок *U-20*, *U-21* и *U-22* против линии блокады и баз противника (15 — 21 августа 1914 г.)

цами, атаковать которые не было возможности. У норвежского берега лодка видела сторожевые корабли и истребителей. Далее она подверглась артиллерийскому обстрелу, заставившему ее погрузиться. На следующий день, преследуемая судами, атаковавшими ее накануне, и вынужденная к частым погружениям в течение всего дня, лодка прекратила попытки пройти к западу и с полпути повернула к Гельголанду, куда прибыла 19 августа [1].

U-21 выполнила свою задачу до конца, установила наличие нескольких линий охранения из сторожевых судов и истребителей у обеих баз, однако, и она случаев для атаки не имела.

Попытка проникнуть за сторожевые линии не удалась, и после 7-дневного плавания в 1 300 миль 21 августа лодка вернулась в Гельголанд.

U-22 вышла из Гельголанда 15 августа и на другой день заметила многочисленные рыболовные пароходы и многочисленные дымы, создавшие впечатление, что она находится между двумя сторожевыми линиями в расстоянии 60—65 миль от берега. Поэтому командир отказался от дальнейшего продвижения и продержался всю ночь на глубине 20 *м*. Подойдя на следующее утро к Флэмборо, он неожиданно увидел в 600 *м* рубку и перископ английской подлодки и посредством зигзагообразных курсов уклонился от атаки. Затем, ввиду показавшихся 2 истребителей, *U-22* на долгое время вынуждена была погрузиться. На следующий день, кроме нескольких истребителей, не было замечено ни одного военного корабля. Ночь лодка провела лежа на грунте, команде был дан отдых. Ввиду безнадежности встречи с военными кораблями у р. Хэмбер, решено было итти к р. Тайн, но неисправности в дизелях потребовали возвращения. 20 августа лодка вернулась в Гельголанд.

Таким образом, и третья дальняя операция подлодок — поиск главных сил вдоль предполагаемой линии блокады и у выходов из баз — не увенчалась успехом. Ни одна лодка не имела случая произвести атаку.

Эти первые операции подлодок необходимо было рассмотреть подробно, ибо они очень ярко характеризуют условия боевой обстановки, взгляды германского командования на стоящие перед ним задачи и методы ведения войны. В данных операциях уже заложены зачатки методов использования подлодок для охраны своих баз, для наблюдения за базами неприятеля, для дальней разведки и получения опыта совместного плавания и преодоления навигационных трудностей.

В чем же причина неуспеха операции германских подлодок?

Перед подлодками стояли две цели: найти главные силы противника на двух важнейших оперативных направлениях и атаковать их.

---

[1] Сопоставление с английскими источниками ставит под сомнение такое преследование, так как английские истребители не видели подлодки.

Причиной неуспеха в достижении первой цели были явное несоответствие между наличными средствами и поставленной целью (недостаточное количество лодок) и отсутствие настойчивости у командования в повторении таких операций с большими средствами.

Неуспех в достижении второй цели объясняется обратным действием примененного командованием метода. Одно появление подлодок в районах расположения неприятельского флота заставило последний поспешно удалиться и тем лишило подлодки ценных объектов для атаки. Если бы действия подлодок были связаны, как это было выше отмечено, с действиями других кораблей германского флота, то операция имела бы успех. Следовало бы изменить метод в направлении совместных действий лодок с надводным флотом, задачей которого должно быть привлечение на себя крупных неприятельских сил для наведения их на подлодки. Однако, к такому методу немцы подходили ощупью, постепенно и подошли к нему не скоро. Понадобился длинный ряд операций, целый ряд ошибок и упущенных возможностей, прежде чем командование осознало необходимость обеспечения высылаемых с различными оперативными целями отрядов подлодок поддержкой всего флота.

Несоответствие средств поставленной цели в одном случае и неправильный метод—в другом вытекали из неверного учета обстановки и из того общего вывода из нее, который делали немцы в духе теории «владения морем» а именно, что первой задачей англичан будет вторжение в Гельголандскую бухту с целью уничтожения германского флота или тесная блокада Гельголандской бухты. Кроме того, этот вывод исходил из неверной оценки свойств нового оружия — мин заграждения, подлодок и миноносцев,—между тем как правильная оценка этого была сделана англичанами еще за три года до войны и побудила их отказаться от такой блокады и разработать новые способы дальней блокады и наблюдения за неприятельским флотом.

Результаты первых трех операций подлодок привели германское морское командование к следующим заключениям:

«Английские главные силы и, вероятно, вообще все крупные военные суда держатся в таком расстоянии от германских берегов, что отыскание этих сил превосходит техническую способность подлодок. Гавани, могущие служить опорными пунктами для пополнения запасов, видимо, настолько сильно охраняются, что всякая возможность для подлодок проникнуть в них исключается. Долгое пребывание подлодок на позиции перед портами вследствие дальности расстояния невозможно. Поэтому на первое время от дальнейших операций подлодок следует отказаться до тех пор, пока нельзя будет предположить, что английский флот подошел ближе» [1].

[1] „Война на Северном море", т. I, стр. 105.

Для такого решения было слишком мало данных и потому оно было преждевременно, а между тем это решение явилось поворотным пунктом не только в использовании подлодок, но и в ведении войны на Северном море. Сведения о противнике оказывались столь ненадежными, что германское командование не считало возможным строить на них операции крупного масштаба. Оно считало необходимым прежде всего нанесение потерь противнику всеми возможными средствами «малой войны» и тем заставить его защищать свое восточное побережье. С этим соединилась не вполне обоснованная надежда побудить противника перейти к более тесной блокаде Гельголандской бухты. Проводимые до сих пор операции подлодок и повторные поиски крейсеров, дальность которых иногда простиралась на 120 миль от Гельголанда, обнаружили, что никакой блокады Гельголандской бухты, вопреки ожиданиям, не существует, и, следовательно, выход для надводных судов свободен. Поэтому ближайшие боевые задачи были возложены в первую очередь на легкие силы: крейсера, миноносцы, минные заградители. Скрытность и внезапность их действий должны были обеспечить успех операций. Кроме того, считалось, что некоторым обеспечением могли служить и подлодки. Этим решением линейный флот обрекался на бездействие. Помимо основной причины — стремления сберечь флот для решительного боя после ослабления главных сил противника — этому способствовало преувеличенное опасение неприятельских подлодок. И поскольку существовала недооценка подводного оружия по отношению к противнику, постольку существовала переоценка его по отношению к себе. Противоположными оценками нового, недостаточно еще изученного и испытанного оружия объясняются мотивы решения германского командования.

«Опыт последних германских морских маневров в мае 1914 г.,— последних маневров перед войной, обработка опыта которых была закончена лишь перед началом военных действий,— произвел на всех начальников и командиров впечатление почти откровения, так как выяснилось, что внутренняя Гельголандская бухта представляет почти идеальные условия для операций неприятельских подлодок (благоприятные глубины, хорошая конфигурация дна и качество грунта, удобная ориентировка по о. Гельголанд).

Подлодки неприятельской стороны в течение первого дня маневров атаковывали почти каждое судно, причиняли большие потери главным силам как при постановке на якорь в Яде по внешнюю сторону бара, так и при выходах с темнотой в море и даже ночью в море, к северу от Гельголанда, и все это в условиях, весьма близко подходивших к действительности. Особенно сильное впечатление произвело то обстоятельство, что из-за находившихся на позиции перед устьями рек неприятельских подлодок развертывание главных сил своей стороны при их выходе в море было в значительной степени подвергнуто опасности. В течение

первых месяцев войны флот находился под сильным впечатлением маневров»[1].

Оценка этих маневров, по официальному отчету, была более сдержанная. «В военное время лодкам придется пройти мимо идущих большим ходом и зигзагообразными курсами в тесном строю сторожевых сил и незаметно занять позицию для атаки идущих большим же ходом и частью меняющих курсы главных сил, что подлодкам будет очень трудно сделать, принимая во внимание, что они этому не обучались в мирное время». Эта правильная оценка исходила из выработанного уже правильного способа действий эскадры, атакуемой подлодками, и отсутствия выработанного метода атаки подлодками надводных судов, идущих в тесном строю. Этим объясняется, почему немцы не потопили ни одного боевого корабля при движении английских судов в строю[2]. Англичане были в этом отношении счастливее. Их подлодкам не раз удавалось подорвать идущие в строю германские боевые корабли, преимущественно концевые. Секрет заключался в том, что английские подлодки заранее знали о движении германского флота и заблаговременно занимали позиции на его путях (фарватерах), на которых маневрирование и движение переменными курсами было стеснено минными заграждениями.

Преувеличение подводной опасности для боевых судов было всеобщим и наблюдалось как у немцев, так и у союзников, как у командования, так и у личного состава. Английский флот, весьма стесненный в своих передвижениях, принужден был неоднократно покидать Северное море из страха перед подлодками. Этот страх усугублялся к тому же многочисленными ложными донесениями о замеченных в море перископах.

При такой общей нервности простого донесения о неприятельской подлодке было достаточно, чтобы удержать от выхода в море не только большие боевые корабли, но и легкие крейсера. Кроме того, беспокойство усиливалось и отсутствием ясного представления о способах борьбы с новым оружием. В этот начальный период средствами борьбы с подлодками были: скорострельная артиллерия, таранение и уклонение от курса при замеченной торпеде. Предохранительными мерами в море служили: зигзагообразное движение и не всегда соблюдавшееся охранение дозорными судами, главным образом миноносцами. На якоре — сети и охранение сторожевыми судами.

Между тем, английские подлодки 8-й флотилии, начиная с первого дня войны, постоянно находились в Гельголандской бухте[3].

---

[1] Из записки командующего германским Флотом открытого моря Ингеноля, „Война на Северном море", т. I, стр. 134.

[2] Исключение составляет потопление английского линкора 6-й эскадры *Формидэбля*, шедшего концевым, причем эскадра шла без охранения.

[3] Непрерывное дежурство английских подлодок *Е-3* и *Е-9* у Гельголандской бухты давало ценные сведения о движениях и действиях германского флота. Это наблюдение облегчалось тем, что бухта являласьединственной базой германского флота

О появлении первой английской подлодки в Гельголандской бухте было доложено уже через несколько часов после начала войны с Англией одним из миноносцев портовой флотилии крейсеру *Штетин*, находящемуся на сторожевом посту перед северной гаванью Гельголанда. Отсюда следует, что английская подлодка с соответствующим заданием была выслана за 24 часа до начала войны.

Результатом появления подлодки было немедленное отозвание сторожевых легких крейсеров в устья рек, усиление сторожевого охранения миноносцами и приказание протралить Гельголандскую бухту.

Это траление всегда оказывалось безрезультатным, но зато вне района Гельголанда, в дальнем расстоянии от острова, часто устанавливалось присутствие неприятельских подлодок.

5. СОВМЕСТНАЯ ОПЕРАЦИЯ ЛЕГКИХ СИЛ И ПОДЛОДОК В ХУФДЕН И НА ДОГГЕР-БАНКЕ

Одновременно с проведением последней операции подлодок было решено провести операцию в Хуфден (так называли немцы район, находящийся южнее линии Тершеллинг — Флэмборо Хэд) — единственный район, в котором можно было с уверенностью встретить английские силы, так как здесь англичане были связаны необходимостью держать сторожевое охранение из истребителей, прикрывающих движение транспортов с войсками. Против них и должен был быть направлен удар. Это была первая дальняя операция надводных сил в рамках, указанных оперативным приказом. В операцию были назначены два легких быстроходных крейсера *Штрасбург* и *Штральзунд*. Задачей их являлась атака сторожевой линии неприятеля, предполагавшейся, примерно, на параллели 52°30′. После короткого энергичного удара крейсера должны были вернуться. Одновременно две подлодки—*U-19* и *U-24*—должны были занять позиции: *U-19* севернее 53-й параллели, *U*-24—южнее, примерно, по меридиану Маасского плавучего маяка, в 20 милях друг от друга. С этих позиций они должны были атаковать английские суда, которые, преследуя возвращающиеся германские крейсера, могли быть наведены на позиции подлодок (схема 5).

Чтобы у крейсеров не было сомнения в месте позиции подлодок, последние должны были быть поставлены на позиции самими крейсерами. От превосходных сил противника крейсерам следовало уклоняться и стараться навести их на свои подлодки. Пользоваться радио во время операции следовало особенно осторожно.

Поддержка крейсеров подлодками, находящимися на позиции, не могла считаться существенной. Район предполагаемой встречи отстоял на 150 миль от ближайших германских якорных пунктов. Поэтому на случай необходимой поддержки было приказано

третьему легкому крейсеру *Кольберг*у занять позицию в 40 милях к *NW* от острова Терщеллинга, а трем линейным крейсерам находиться на рейде Шиллиг, иметь пары во всех котлах и быть в полной готовности к выходу. Такая полумера имела лишь моральное значение и была следствием нежелания подвергать крупные корабли риску нападения подлодок. В то же время не было сочтено необходимым придать легким крейсерам, посылаемым в операцию, хотя бы полуфлотилию эсминцев для охраны от подлодок и использования их в возможных ночных атаках.

Во время операции утром 18 августа произошла на параллели Ярмута встреча *Штрасбурга* с тремя английскими подлодками, из которых две не успели погрузиться и были обстреляны с дистанции 58—46 каб. *Штральзунд*, шедший восточнее *Штрасбурга*, примерно, в то же время, около 6 ч. 30 м. утра, увидел два отряда неприятельских истребителей и легкий крейсер, шедшие, по-видимому, на соединение. Во время боя подошел второй неприятельский крейсер, и *Штральзунд* должен был уйти, так как несмотря на вызов по радио, ни *Штрасбург*, ни *Кольберг* не могли своевременно притти на помощь. В начале боя *U-24* находилась в непосредственной близости от *Штральзунда*, который, будучи занят боем, не дал знать лодке по радио об обстановке. Лодка, предоставленная самой себе и не видя неприятеля, вернулась.

Вскоре оба крейсера, не преследуемые неприятелем, прошли мимо *U-19*, находившейся на северной позиции; лодка, пройдя на юг и не встретив неприятеля, также вернулась в Гельголанд.

Итак, в этой совместной операции подлодки, несмотря на то, что одна из них находилась на весьма благоприятной позиции, также не дошли до атаки. Разъединенные германские крейсера не могли оказать помощь друг другу, при поспешном отходе им не удалось навести английские крейсера на позиции своих лодок. Лишенные поддержки более крупных сил, они упустили возможность уничтожения части неприятельских судов.

Следующая операция, намеченная на 18 августа в день возвращения крейсеров, была направлена к Доггер-Банке, где надеялись застать английские силы, прикрывающие рыболовные суда.

Кроме судов, охраняющих Канал и опорные пункты английского побережья, это были единственные доступные в то время объекты для атаки.

Подготовкой к операции на этот раз должна была служить дальняя разведка крейсеров и миноносцев, но она была прервана по причине, очень характерной для тогдашних понятий, а именно— вследствие обнаружения к западу от Гельголанда неприятельской подлодки. После поиска двумя флотилиями эсминцев и двумя самолетами операция была назначена на 21 августа.

Для обеспечения ее снова была признана достаточной высылка одного легкого крейсера в пункт на 90 миль к западу от Гельголанда. Два линейных крейсера и броненосный крейсер *Блюхер*

Схема 5. Совместная операция легких сил и подлодок в Хуфден и на Доггер-Банке (17 — 19 августа 1914 г.)

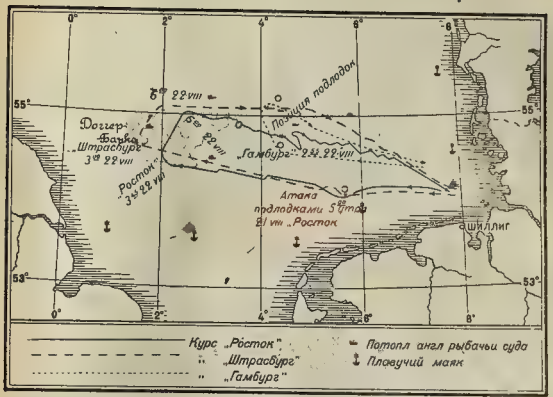

Схема 6. Операция легких крейсеров *Росток*, *Штрасбург*, *Гамбург* и 6-й флотилии миноносцев на Доггер-Банке (21 — 22 августа 1914 г.)

должны были находиться на рейде Шиллиг в полной готовности к выходу в море. Намерение командира разведочных судов выдвинуть линейные крейсера на 100 миль к *WNW* от Гельголанда для поддержки легких крейсеров было отклонено командующим флотом, и, надо полагать, это было сделано из опасений нападения подлодок.

В операции у Доггер-Банки участвовали два легких крейсера: *Росток, Штрасбург,* и 6-я флотилия эсминцев. Некоторое обеспечение этих крейсеров, выдвинутых далеко вперед, предполагалось осуществить высылкой трех подлодок на позицию к *SO* от Доггер-Банки. Приказание об этом было получено поздно и исполнить его можно было лишь немедленной посылкой готовых к походу лодок *U-5, U-16* и *U-17* в сопровождении легкого крейсера *Гамбург,* который после занятия лодками позиций остался в некотором расстоянии, не выдающем присутствия подлодок, в качестве их защиты и для наведения неприятельских сил на подлодки.

Согласно приказу начальника 1-й флотилии подлодок, они должны были занять позицию в 120 милях от Гельголанда и в 60 милях позади предельных пунктов, до которых должны были дойти крейсера на Доггер-Банке. Лодки, дабы не мешать друг другу, располагались по углам равностороннего треугольника, стороны которого равнялись 20 милям (схема 6).

Чтобы быть своевременно на позиции, лодки должны были выйти из Гельголанда почти одновременно с крейсерами и миноносцами, однако, не находясь с ними в тактическом соединении.

В 75 милях от Гельголанда *Росток* был атакован английской подлодкой. Подлодка, видимо, заранее заняла точную позицию на курсе крейсеров и держалась на месте, поэтому с крейсера не было замечено никакого следа от перископа, могущего выдать ее присутствие. Лодка была замечена по следу торпеды лишь после произведенного ею с дистанции 600 *м* (3,2 каб.) торпедного выстрела. Быстрым уклонением от курса крейсеру удалось избежать попаданий двух выпущенных лодкою торпед, прошедших вплотную перед форштевнем. Открытый по лодке огонь, ввиду быстрого ее погружения, оказался безрезультатным.

Дальнейший путь продолжался зигзагообразными курсами. На месте замеченной подлодки был оставлен миноносец, чтобы мешать лодке всплыть или захватить ее в момент всплытия. Оставление одного миноносца, который мог подвергнуться повторным атакам подлодки, было признано ошибочным, и в дальнейшем было принято за правило оставлять в таких случаях пару миноносцев для взаимной поддержки.

Кроме потопления 9 рыбачьих пароходов других результатов операция не достигла, и 22 августа крейсера и подлодки вернулись в Гельголанд.

6. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПОДЛОДОК В ГЕЛЬГОЛАНДСКОМ БОЮ

Тяжелый урок был получен немцами в Гельголандском бою 28 августа, закончившемся потерей 3 легких крейсеров. Этот бой сразу обнаружил и непригодность системы охранения, и неправильную дислокацию главных сил за баром, и неправильный метод использования легких сил и подлодок.

В Гельголандском бою подлодки обеих сторон принимали пассивное и безрезультатное участие в силу ошибок своего командования. В результате этого боя еще строже предписано было не рисковать флотом, а расширить в дальнейшем деятельность отдельных лодок.

На случай внезапного появления неприятеля у Гельголанда приказом начальника подводных лодок Бауэра от 25 августа были назначены позиции подлодок: на I линии длиной в 9 миль на *NO* от о. Гельголанд и на II линии длиной в 12 миль, прикрывавшей Гельголандскую бухту с *W* (о. Гельголанд—плавучий маяк Везер). В I линию из-за малых глубин были назначены 4 малых лодки, во II линию — 5 лодок.

С получением приказания лодки должны были выходить на позиции самостоятельно. Лодки, назначенные в I и II линии, выходили первыми. Остальным 9 подлодкам было указано, у каких кораблей им собираться и в каком месте (между плавучим маяком Эльбе и о. Гельголанд). Собравшись здесь, лодки должны были оперировать в зависимости от обстановки, если не последует особых приказаний от начальников полуфлотилий. Крейсера, состоящие при флотилии (*Гамбург* и *Штетин*), сначала прикрывают выход подлодок, а потом действуют в зависимости от обстановки.

Начальник 1-й флотилии подлодок находился на крейсере *Гамбург*. В день боя крейсер находился в доке и не был готов к выходу, поэтому распоряжаться подлодками пришлось начальнику 2-й флотилии, находившемуся на крейсере *Штетин* перед Гельголандом. В соответствии с упомянутым приказом, в 8 ч. 33 м. утра было отдано подлодкам распоряжение занять предусмотренные планом позиции.

На Гельголанде находилось 6 лодок, но не все из них были готовы к немедленному выходу, так как последние 4 дня производились учебные торпедные стрельбы, и лодки приступили к переборке механизмов. Лишь 2 подлодки были готовы к плаванию под электромоторами [1].

Германские подлодки начали выходить в 9 ч. утра. *U-5*, *U-10*, *U-25*, *U-24* и *U-28* получили приказание занять II линию и действовать по своему усмотрению. *U-16* должна была итти на доносившийся с *SW* орудийный гул и попытаться атаковать неприя-

[1] Повидимому, англичане знали о положении дела с германскими подлодками по наблюдениям своей подлодки, дежурившей у Гельголанда.

тельские силы, действующие против устья залива Яде или возвращающиеся оттуда.

Как известно, англичане имели целью отрезать и уничтожить германское сторожевое охранение, и поэтому бой разыгрался к западу от II линии германских подлодок. Известие о появлении британских линейных крейсеров побудило начальника 1-й флотилии к действию. До сих пор он находился в Вильгельмсхафене, предоставляя распоряжаться начальнику 2-й флотилии, но теперь он дал радио о необходимости полного использования подлодок против столь ценных объектов. Однако, время для успешного действия подлодок было упущено.

Вместо того чтобы занимать позицию в глубоком тылу, на которую никто не думал покушаться, подлодки должны были бы сразу пойти на запад. Однако, это не было сделано в силу укоренившихся предположений, что неприятель пойдет со своими большими кораблями к устьям рек, чтобы атаковать германские суда еще при выходе из них. Поэтому от посылки подлодок к западу от Гельголанда отказались, опасаясь лишить бухту охраны.

В 14 ч. *Штетин* увидел английские линейные крейсера и отступил перед ними к Гельголанду. Предложение выслать против них подлодки также было признано безнадежным.

Такая бездеятельность подлодок в этом бою, при наличии ценных объектов для их атаки, являлась большим упущением командования. Эту бездеятельность усугубляла к тому же неблагоприятная погода, пасмурность и туман, из-за которых надводное движение подлодок было почти невозможно. Сильно связывала деятельность подлодок и медлительность их погружения, во время которого подлодки, находясь еще в надводном положении, легко могли попасть под обстрел шедших большим ходом неприятельских судов.

Впоследствии на этот существенный недостаток было обращено внимание и продолжительность погружения была сокращена с 5 мин. до 2 и даже до 1 мин.

С английской стороны в Гельголандском бою участвовали подлодки 8-й («заморской») флотилии. Еще накануне 5 из них были высланы для занятия позиций перед устьем рек, чтобы воспрепятствовать действиям германского флота против английских истребителей. Внутренняя линия из 3 подлодок (*E-4, E-5, E-9*) находилась к северу и югу от Гельголанда. Этим лодкам надлежало, не обнаруживая себя до известного момента, держаться в удобном положении, чтобы атаковать каждый германский крейсер, имеющий намерение отогнать английские истребители.

Три подлодки *(E-6, E-7, E-8)*, с которыми начальник 8-й флотилии пошел к Гельголанду лишь на рассвете 28 августа, должны были образовать внешнюю линию в 40 милях мористее. Этим лодкам надлежало обнаружить свое присутствие. Задачей их было заманить германские миноносцы в море.

Вследствие промахов в британской штабной работе сведения о привлечении к операции 3 линейных крейсеров и отряда легких крейсеров Большого флота не дошли до начальника гарвичских сил и начальника 8-й флотилии подлодок. Также не были предупреждены о районах, где будут оперировать британские подлодки, и начальники отрядов линейных и легких крейсеров. Это упущение привело к невероятной путанице, причем британские истребители спасались от своих же легких крейсеров. Флагманский крейсер начальника отряда легких крейсеров атаковал свою же подлодку, избежавшую гибели только тем, что она успела нырнуть под флагманский корабль, после чего начальник отряда легких крейсеров счел за благо совсем уйти из опасного района [1].

«Германцы ничего не знали о нашей дефективной работе штаба и той опасности, которой мы избегли», — говорит Черчилль, признавая, что достигнутый успех можно приписать только случаю [2].

Результат Гельголандского боя заставил германское командование обратить внимание на неправильный метод использования подлодок для обороны Гельголандской бухты. Для прикрытия лодками подходов к бухте было решено часть лодок (*U-19, U-22, U-24* и *U-28*) вместе с флагманским крейсером 2-й флотилии *Штетин* перевести в устье р. Эмс. Туда же были переведены в скором времени *U-27, U-29* и *U-30*. На Эмскую флотилию возлагалась охрана бухты с запада.

Германские минные заграждения у английских берегов и германские подлодки представляли собою оружие, с которым у англичан еще не было опыта борьбы и непосредственно с которым флот бороться не мог. Этому оружию надо было противопоставить иные средства. Уже с 1 сентября помимо штатных отрядов тральщиков и сторожевых флотилий в кампании участвовали 250 рыбачьих траулеров, дрифтеров, специально предназначенных для атак подводных лодок. Однако, этих средств считалось недостаточно и их количество систематически увеличивалось. Потребовалось не малое время, чтобы все эти суда организовать и обучить их личный состав порученному им делу. «В обязанности этих судов входили тральные работы, наблюдение за протраленными фарватерами, слежка за подлодками, осмотр судов, заподозренных в качестве заградителей или маток подводных лодок» [3].

Многочисленные флотилии таких судов, встречаемые германскими подлодками у баз противника, являлись одной из причин неуспеха германских подлодок.

Однако, якорная стоянка британского флота в Скапа-Флау оставалась совершенно незащищенной и имела 4 прохода, через которые могли проникнуть германские подлодки. Ни входить, ни выходить английский флот не мог без предварительного траления. Насколько ненадежна была охрана Скапа-Флау от подлодок, сви-

[1] Корбетт, „Операции английского флота", т. I.
[2] Churchille, „The World's Crisis", v. 1.
[3] Корбетт, „Операции английского флота", т. I.

детельствует случай 1 сентября. Три эскадры дредноутов с легкими силами и другими мелкими судами стояли на якоре в Скапа-Флау в 3-часовой готовности. Погода, обычная для этих мест, — густой мокрый туман — весьма благоприятствовала неожиданной атаке. Вечером крейсер *Фалмут*, стоявший в северо-восточном проходе, открыл огонь и донес, что стрелял по подлодке. В результате весь флот вышел в море и вернулся только с восходом солнца.

7. АТАКИ ПОДЛОДКАМИ БОЕВЫХ КОРАБЛЕЙ

В начале сентября ко входу в Розайт были посланы *U-20* и *U-21*. 5 сентября несколько южнее залива Фирт-ов-Форт командиру *U-21* Херзингу удалось потопить *Патфайндер*, флагманский корабль начальника 4-го отряда английских сторожевых миноносцев. *Патфайндер* погиб в 4 мин. со всем экипажем. Это был первый корабль, погибший от подлодки.

«Отвага, дерзость, уменье, с которыми действовали германские подлодки, требовали от сторожевых судов величайшего внимания и напряжения. Особенно энергично действовали лодки в районе Фирт-ов-Форт, откуда адмирал Лори доносил, что все его наличные силы совершенно истрепаны беспрерывной сторожевой службой. В течение сентября эти суда были атакованы свыше 10 раз, но сами уничтожили лишь одну лодку» [1]. Борьба с подлодками при помощи подлодок оказалась неудовлетворительной, и становилось ясно, что единственным радикальным средством являются надводные корабли с большим ходом и в гораздо бо́льшем количестве.

Как бы в ответ на гибель *Патфайндера*, 12 сентября в Гельголандской бухте был потоплен старый германский крейсер *Хела*, английской подлодкой *E-9* (командир Хортон). *E-9*, производя разведку в Гельголандской бухте в ночь на 12 сентября, легла на грунт на глубине 120 фут. в 6 милях к *SW* от Гельголанда. Всплыв с восходом солнца, лодка увидела в 2 милях легкий крейсер. Подойдя на 20 ярдов (1 ярд = 0,914 *м*), лодка выпустила 2 торпеды и, уходя на глубину, услышала взрыв. Поднявшись вновь, увидела, что крейсер стоит с большим креном. Кроме того, лодка подверглась обстрелу с какого-то судна, ей невидимого, и вновь должна была погрузиться. Всплыв через час, командир лодки увидел на месте крейсера только пять тральщиков. Всю дальнейшую часть дня германские миноносцы не давали лодке всплыть и только ночью ей удалось подняться и зарядить батареи.

---

[1] К о р б е т т, „Операции английского флота", т. I.
Последнее утверждение неверно. В 1914 г. погибли 5 германских подлодок: две—6. VIII—9. VIII—*U-13* и *U-15*, две в декабре в Канале—*U-5* и *U-11*—и одна—*U-18*—у Скапа-Флау.

16 сентября командующий флотом Северного моря получил от начальника германского морского генерального штаба следующую телеграмму:

«Идет усиленная переброска войск в Остенде. Помешать ей было бы важно для сухопутного генштаба. Прошу обсудить возможность посылки одной подлодки, несмотря на трудность кораблевождения».

В эти дни был жестокий равноденственный шторм. Две подлодки, *U-24* и *U-8*, бывшие в море с 16 сентября, дошли только до плавучего маяка Хаак. Операцию, порученную *U-9* под командой Веддигена, можно было начать только 20 сентября. Чтобы подлодка имела больше шансов на успех, ей была указана позиция между плавучим маяком Вест-Гиндер и Остенде, вне опасных Остендских отмелей и в то же время на путях, ведущих из Канала и Темзы. Шторм весьма затруднял плавание, компас из-за качки был ненадежен, счисление не точно, приходилось определяться по берегу. 21 сентября *U-9* попробовала лечь на дно, но и на глубине 25 *м* лодка билась о грунт. Команде *U-9* пришлось вторую ночь вести тяжелую борьбу с волнами. В час ночи 22 сентября при стихшем ветре в темноте с поднявшейся лодки в расстоянии 1 000 *м* были замечены корабли с потушенными огнями; командир лодки приказал погрузиться и ради предосторожности пройти под водой несколько на запад. На рассвете лодка всплыла в 22 милях к западу от маяка Шевенинген. В 6 ч. утра на южном горизонте показались мачты. Уйдя под воду, командир лодки вскоре распознал в перископ три английские крейсера. Тогда он пошел в атаку, решив не упустить ни одного из них [1]. В 7 ч. 20 м. была выпущена одна торпеда по среднему кораблю (*Абукир*) с расстояния 500 *м*. Корабль затонул. В 7 ч. 55 м. был дан залп из двух аппаратов по восточному кораблю (*Хог*) с расстояния 350 *м*. Обе торпеды попали. В 8 ч. 20 м.—новый залп из двух аппаратов по западному кораблю (*Кресси*) с расстояния 1 000 *м*. Слышен был взрыв. Всплыв, командир лодки увидел корабль с дифферентом, но без крена. Для верности в него была выпущена последняя шестая торпеда, от которой корабль перевернулся и затонул. Такой блестящий успех, достигнутый одной лодкой в течение 1 ч. 15 м. при бурном море, объяснялся отсутствием у англичан каких бы то ни было мер предосторожности. Однако, в этом успехе не малую роль сыграла настойчивость личного состава германской подлодки.

Охрана английских крейсеров, состоявшая из миноносцев, вследствие шторма была отпущена еще с 19 сентября. Особой тревоги подводная опасность не вызывала, так как считалось, что при короткой волне, которая здесь бывает при штормах, когда самые лучшие миноносцы не в состоянии держаться в море, подлодки успешно действовать не могут. Начальник эскадры полагал,

---

[1] „Война на Северном море", т. II.

что неприятель не будет искать его здесь, так как крейсера еще недавно были в дозоре у Доггер-Банки. Отделяясь от крейсеров, начальник эскадры приказал до прихода миноносцев, во избежание атак подлодок, ходить переменными курсами. Невзирая на это, эскадра двигалась без зигзагов, корабли держались на траверзе на расстоянии 2 миль друг от друга и имели скорость только 10 узлов. Для отражения подлодок с каждого борта имелось лишь по одному орудию, готовому к действию.

Атака *U-9* была произведена на *Абукир* около 6 ч. 30 м. утра. Через 25 мин. после взрыва *Абукир* затонул. Крейсер *Хог* подошел к месту гибели и остановился в 2 каб. для спасения погибающих. Как только опущенные шлюпки позволили дать ход, в крейсер попало 2 торпеды. По замеченной подлодке крейсер открыл огонь. Через 10 мин. после попадания торпеды *Хог* пошел ко дну. *Кресси* подавал сигнал о помощи, оставаясь на месте. В этот момент с правой стороны в 2 каб. впереди траверза показался перископ и послышался шум торпеды. Одна торпеда попала, другая прошла под кормой. После открытия огня в крейсер попала еще одна торпеда, которая доконала *Кресси;* он перевернулся и, продержавшись 15 мин. вверх килем, — исчез.

Гибель 3 крейсеров, оставленных без охранения, произвела в Англии потрясающее впечатление, тем более, что крейсера были укомплектованы резервистами, большею частью семейными и осборнскими кадетами. Сначала думали, что в атаке участвовало 5—6 лодок. Когда немцы объявили, что действовала только одна лодка, этому не поверили. В действительности это была сравнительно старая лодка, не выходившая ранее в море.

Опасность нападения подлодок представлялась столь грозной, что были предприняты коренные меры, шедшие в разрез с традициями и приемами боевой службы на британском флоте. «Ни одно правило, — говорит Корбетт, — не было формулировано так непреклонно в английской службе, — начиная с боевых инструкций Блека 1653 г., Монка, Гоу 1779 г. и до последних, изданных в период великих войн, закончившихся в 1816 г., — как правило о взаимной поддержке» [1].

Однако, это правило не отвечало современной обстановке и свойствам нового оружия. Все признаки говорили за то, что лицо войны на море меняется и нужны радикальные меры.

Такой первой мерой было общее приказание, что если один или несколько кораблей в отряде подвергнутся нападению подлодки или взрыву на минном заграждении, эти корабли должны быть предоставлены самим себе, остальные же корабли должны выйти из опасной зоны, призывая малые суда для оказания помощи пострадавшим. Второй мерой было запрещение броненосным кораблям останавливаться для осмотра коммерческих судов. Для

[1] Корбетт, „Операции английского флота", т. I.

этой цели в состав крейсерских эскадр были введены малые вооруженные суда.

Кроме того, был отставлен перевод 5-й эскадры линейных кораблей в Ширнесс и образован новый дозор у восточных берегов Шотландии.

Через 3 недели (11 октября) последовала гибель русского крейсера *Паллады* в устье Финского залива. Крейсер шел прямым курсом без охраны миноносцев и был потоплен подлодкой *U-26*.

15 октября Отто Веддиген на своей *U-9* атаковал крейсер *Тезей* и потопил крейсер *Хаук*, входившие в 10-ю крейсерскую эскадру и находившиеся в составе дозора на параллели Питерхэда.

Крейсера шли в строе фронта в 10 милях друг от друга. Шедший с ними рядом крейсер *Эндимион* подозвал к себе *Хаук* для передачи ему почты. Оба крейсера застопорили машины. Через час *Хаук* был взорван и погиб с такой быстротой, что одна из двух спущенных шлюпок не успела отойти и погибла под перевернувшимся крейсером. Вслед затем *U-9* атаковала быстроходный лидер *Свифт*, посланный на поиски крейсера *Хаук*, а несколько часов спустя атаковала дивизион эсминцев, высланный в дозор к восточному проходу в Скапа-Флау. Атака была произведена с расстояния 1,5 каб. Торпеда прошла в 2 фут. перед форштевнем эсминца *Нимфа*, затем по его правому борту углубилась и прошла под ахтерштевнем, после чего пересекла курс эсминцев *Немезида* в расстоянии 1 каб. и *Аларма* в 0,5 каб.

Угроза пребыванию Большого флота в Скапа-Флау и Лох-Ю, куда также 7 октября проникла германская подлодка, требовала радикального изменения дислокации флота. Средства для обеспечения стоянки флота в Скапа-Флау и Лох-Ю подготовлялись с возможной поспешностью, но срок их готовности не мог быть установлен. Поэтому для этой цели были избраны бухты Скэй и Мэлл на западном берегу Шотландии и Лох-Суилли — закрытое якорное место на северном берегу Ирландии.

Кроме переноса базирования Большого флота, адмирал Джеллико решил перенести к северу и всю систему дозоров. После гибели крейсера *Хаук* и появления *U-9* перед Скапа-Флау, Большой флот не возвращался в Северное море, невзирая на начавшиеся операции у фландрского побережья.

8. ОПЕРАЦИИ ПОДЛОДОК У ФЛАНДРСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ

Активные действия отдельных подлодок, вне связи с действиями боевых кораблей, происходили одновременно и в направлении Канала.

В конце сентября *U-18* впервые удалось пройти узкость Дувр-Кале и атаковать легкий крейсер *Аттентив*. Организованный поиск подлодки четырьмя дивизионами эсминцев был безуспешен.

Поставленное после этого (2 октября) англичанами минное заграждение у входа в Канал не явилось непреодолимым препятствием для подлодок. Почти все мины стояли у самой поверхности, и лодки обходили их в надводном положении. Лодкам удалось установить точно границы заграждения и избегать его при дальнейших походах.

10 октября, в день встречи канадских транспортов, германские подлодки были замечены в Канале у мыса Гри-Не и о. Уайта.

13 октября *U-21* была послана в Остенде, где, по сведениям воздушной разведки, находились 5 английских военных кораблей и 20 транспортов. Несколько раз подлодке приходилось уходить на глубину от преследования миноносцев, и лишь 18 октября ей удалось под самым берегом пройти в Остенде. Однако, рейд оказался пустым, так как большие корабли ушли оттуда 14 октября. 15 октября Остенде был занят немцами. Запросить же по радио, кем занят Остенде, *U-21* не могла, так как была сломана радиомачта. 19 октября подлодка вынуждена была уйти обратно из-за аварии в машине.

К этому времени германские войска продвинулись западнее Остенде к Мидль-Керке. С 19 октября германские позиции непрерывно обстреливались с моря мониторами и истребителями противника. 20 октября немцы при поддержке своих тяжелых батарей нанесли главный удар на предмостное укрепление Ньюпорта. К вечеру английские суда расстреляли все запасы снарядов, и бельгийцы начали отход к Ньюпорту. В связи с этим пришлось очистить все позиции на Ипрском канале.

В этот день германский морской генеральный штаб телеграфировал командующему флотом, что в ближайшие дни предполагается занятие Дюнкирхена, а затем и Булони; требовалась посылка подлодок в Канал для действий против английских кораблей, обстреливающих фланг немцев; кроме того, требовалось подготовить все необходимое для перевода полуфлотилии подлодок в Зеебрюгге, как только этот порт будет очищен от мин.

21 октября в Канал были посланы 3 подлодки — *U-27*, *U-24* и *U-30:* первая в Кале, вторая в Булонь, третья в Гавр [1]. В этот день немцы готовились к переходу через р. Изер. Пришедшие с рассветом английский легкий крейсер, канлодка и 4 истребителя открыли беглый огонь по немецким войскам. Суда стреляли непрерывно в течение 11 часов. Один только крейсер выпустил 1 100 гранат. Во время боя среди английских судов распространился слух о близости германской подлодки. Повидимому, это было известие о появлении подлодки еще 18 октября у маяка Виллинген. В результате канлодка была отослана обратно, крейсеру было приказано уходить, как только вернутся мониторы, истре-

[1] За 3 дня перед этим *U-27*, находясь на позиции, прикрывающей подход с запада к Гельголандской бухте, после длительного преследования уничтожила английскую подлодку *E-3*.

бители образовали противолодочную охрану стрелявших судов, а французы поставили минное заграждение восточнее Остенде. Тревога, однако, оказалась ложной.

22 октября английская канлодка и один из истребителей сочли себя (ошибочно) атакованными подлодкой. Вследствие их донесения, британское Адмиралтейство приказало всем кораблям, присутствие которых не обязательно у берегов, немедленно уйти в Дюнкирхен.

Одновременно в угрожаемый подлодками район были посланы 3 рыболовных парохода с противолодочными средствами, дивизион истребителей из Гарвича и снабженные сетями лихтеры для защиты больших кораблей от подлодок во время обстрела.

Все же эти меры считались недостаточными, пока Остенде будет использоваться немцами как база подлодок.

Британским Адмиралтейством был отдан приказ об обстреле Остенде и закупорке выхода пароходами, но выполнение этого приказа было отложено в надежде на скорое занятие Остенде с суши французскими войсками.

23 октября одна из посланных в Канал подлодок *U-24* подошла к Ньюпорту и увидела под берегом легкий крейсер и 2 миноносца, но из-за отмелей не могла к ним подойти. На следующее утро *U-24* пошла к Булони. *U-27*, которая должна была крейсировать между Дюнкирхеном и Кале, вечером 23 октября тоже подошла к этому району и легла на грунт в 9 милях от Кале. В ту же ночь третья лодка (*U-30*) легла на грунт около мыса Гри-Не. Таким образом, к вечеру 23 октября 3 подлодки подошли к району боевых действий. Радиосвязь с ними не была еще налажена, и потому инструкции им не могли быть даны.

Спустя некоторое время около Остенде была установлена радиостанция специально для переговоров с подлодками. Заход в Остенде и Зеебрюгге был пока еще категорически запрещен ввиду невозможности обеспечить безопасность входных фарватеров: не было ни тральщиков, ни приморских батарей, которые могли бы отогнать подошедшие для обстрела корабли.

В этот же день, 23 октября, германское морское командование получило телеграмму из Главной квартиры, требовавшую действий против английских мониторов. Вследствие этого были посланы 2 подлодки специально для атаки стрелявших по берегу кораблей. Обе лодки не дошли до места назначения: одна столкнулась ночью с английским миноносцем, у другой случилась авария в машине. Обе вернулись в свои базы.

26 октября положение бельгийцев стало критическим. В помощь им англичане решили послать линкор *Венеребл*, который 27 октября прибыл к месту боя и стал на якорь под защитой опущенных сетей. Но во время обстрела германских позиций охраняющие линкор миноносцы донесли об обнаруженной подлодке, и линкор было решено отправить в Дюнкирхен.

Итак, чтобы задержать наступление немцев, у союзников осталось последнее средство — открыть шлюзы Ньюпорта и затопить всю местность к востоку. На это они возлагали последнюю надежду. Но это мероприятие можно было осуществить только через два дня.

28 октября *Венеребл*, 3 монитора и канлодка снова вышли на позицию. Английским кораблям было приказано беречь снаряды. В этот день снова было получено донесение о появлении немецкой подлодки, которую приказано было уничтожить. *Венеребл* ушел на рейд Ла-Панн. Рано утром 29 октября подлодка была усмотрена и в Ла-Панн, где стоял на якоре *Венеребл*, однако, атаки не последовало.

30 октября германские батареи с успехом вели обстрел английских кораблей. Ввиду все более усиливающейся меткости их огня и вывода из строя второго миноносца, английский адмирал считал положение своих судов тягостным, особенно в связи с участившимися донесениями о появлении подлодок. Хотя эти донесения в большинстве случаев оказывались ложными, но они крайне нервировали личный состав.

Потопление немецкими подлодками английского миноносца *Либерти* (30 октября, в 8 милях от Кале) и крейсера *Гермес* (31 октября, вблизи Дувра) заставило английское командование отозвать *Венеребл* в Англию, а вместо него послать крейсер *Ривендж*, специально приспособленный для обстрела берегов.

Между тем, шлюзы были открыты, и вода делала свое дело, медленно, но верно затопляя прилегающую к морю местность. Хотя немцы продолжали упорные атаки против Рамскапелле еще в течение двух дней, но к 2 ноября должны были оставить левый берег Изера, бросая орудия, снаряжение и запасы в затопленной местности.

Британское Адмиралтейство получило сведения о выходе в море германских линейных крейсеров. В связи с этим тотчас же был отозван адмирал Худ с истребителями от фландрского побережья. 3 ноября германские линейные крейсера обстреляли Ярмут. В этот же день командование Флотом открытого моря запросило германскую Главную квартиру, нужно ли послать к фландрскому побережью подлодки.

По получении уведомления, что немецкие войска сильно страдают от огня английских кораблей, были посланы две подлодки: *U-12* и *U-29;* первой было приказано остаться в районе Остенде — Булонь, а второй, если в этом районе не окажется неприятельских кораблей, перейти к западному выходу из Канала и крейсировать у южного входа в Ирландское море.

8 ноября *U-12* появилась на рейде Ньюпорта и запросила по радио у Остенде сведения о противнике (это был первый случай переговоров подлодки с новой базой). *U-12* заметила под берегом небольшие корабли, ведущие по берегу огонь. Пытаясь выйти на позицию для атаки, *U-12* несколько раз садилась на мель. В ре-

зультате, обнаружив себя, подлодка была вынуждена отказаться от дальнейших попыток атаковать неприятельские корабли. Обнаружив лодку, корабли стали отходить от берега. В этот момент подошла другая подлодка — *U-29*. Убедившись, что английские корабли прекратили операцию, обе подлодки вернулись обратно.

Какие выводы можно сделать в отношении задач и методов использования подлодок в этой важной по своим результатам и последствиям операции?

В течение всей операции ни один из кораблей, обстреливавших берег, фактически не подвергался атаке подлодок.

Вместо того чтобы сосредоточить усилия подлодок в самом важном пункте, на самой важной задаче — содействии продвижению армии путем непосредственной атаки обстреливавших кораблей или хотя бы демонстрацией атаки, — усилия лодок распылялись. Лодки посылались в малом числе, с различными целями и задачами и несвоевременно. Отсутствие связи с берегом оставляло их в неизвестности о действительной обстановке. Огромные трудности для атак представляли также навигационные условия и мелководье.

Несомненно, если бы набег немецких крейсеров на Ярмут был согласован с одновременными действиями большого числа подлодок в районе Ньюпорта, обстановка могла бы существенно измениться и немецкая армия освободилась бы от обстрела с моря.

Отсутствие сосредоточенных усилий и совместной деятельности надводных и подводных сил может быть объяснено неосведомленностью морского командования о положении дел на суше; эта неосведомленность являлась результатом отсутствия тесного взаимодействия обоих родов оружия. Это в свою очередь объяснялось отсутствием единства, тесной совместной работы высшего сухопутного и морского командования. В прибрежных операциях, подобно фландрской, такое единство плана, руководства и действий являлось первейшей необходимостью. Морская сторона операции оказалась совершенно неподготовленной ни в отношении средств, ни в отношении связи, ни даже в отношении задач и знания обстановки; распыление сил, отсутствие сосредоточенного удара не могли дать существенных результатов. А между тем, одно появление подлодок, даже ложные донесения о них вносили суматоху, вызывали прекращение действий противника и уход его кораблей. Если даже шансы на успешную атаку подлодок были невелики, надо было частыми их появлениями непрерывно держать противника в напряжении, вынуждая его обратить все силы на борьбу с подводной опасностью, заставить его удалиться из опасного района.

9. ПРОРЫВ АНГЛИЙСКИХ ПОДЛОДОК В БАЛТИКУ

На совещании в Лох-ю в конце сентября обсуждалась возможность посылки подлодок в Балтику для нападения на Флот открытого моря, который, по имеющимся сведениям, маневрировал

между о. Борнгольмом и Зундом. Адмирал Джеллико был крайне заинтересован в посылке подлодок, и по его инициативе были предприняты шаги для выяснения, минирован ли Зунд. По выяснении того, что Зунд, повидимому, свободен от мин, начальник 8-й флотилии 11 октября получил приказание привести план в исполнение [1].

Для посылки в Балтику были выбраны 3 лодки: *Е-1*, *Е-9* и *Е-11*. Согласно полученным инструкциям, они должны были пройти Зунд ночью, чтобы избежать немецких сторожевых судов между Рюгеном и шведским берегом, а затем искать случая атаковать Флот открытого моря. По израсходовании горючего им надлежало итти в Либаву и впредь до дальнейших распоряжений продолжать операции оттуда. О том, что Либава оставлена русским флотом и что немцы при входе в нее поставили заграждения, английский штаб не имел представления. О посылке лодок в Балтику английское адмиралтейство не известило заблаговременно русское морское командование. Получив телеграмму о выходе английских подлодок, русский морской генеральный штаб послал в Лондон подробные сведения как о своих, так и об известных немецких минных заграждениях. Англичане, однако, не дождались получения этих сведений, и лодки вышли в море, не зная обстановки в Балтике.

Ночью 17 октября *Е-1* благополучно прошла Зунд и на следующее утро в расстоянии 2,5 каб. увидела один из немецких дозорных крейсеров, признанный за *Фюрст Бисмарк*. Погрузившись для атаки, лодка выпустила две торпеды через минуту одна за другой. Одна торпеда прошла под крейсером, от другой он уклонился, вовремя положив руль. Через 2 ч. были замечены еще 2 крейсера, но подойти к ним достаточно близко лодка не могла. По получении донесения о появлении неприятельской подлодки, германское морское командование отдало распоряжение всем большим кораблям не выходить из портов. На поиски подлодки были высланы миноносцы. Следующий день *Е-1* провела у Борнгольма.

Тем временем *Е-9* вошла в Зунд и, не имея возможности за поздним временем пройти его до рассвета, как это удалось *Е-1*, и опасаясь быть замеченной многочисленными коммерческими судами, пролежала весь день 18 октября на грунте. С наступлением темноты лодка продолжала движение и после неоднократных встреч с миноносцами 20 октября благополучно прошла дозорную линию.

Е-1 в это время прошла в Данцигскую бухту, где, всплыв у самого Нейфарвассера, увидела 3 крейсера, стоявшие в бассейне. Не имея возможности их атаковать, лодка пошла к Либаве, где была встречена при входе русскими.

Также благополучно пройдя немецкие заграждения, 22 октября прибыла в Либаву *Е-9*.

---

[1] Корбетт, „Операции английского флота," т. I, гл. XVII.

E-11, задержанная ремонтом, только 20 октября начала пробираться через Зунд, но уже, конечно, в значительно худших условиях. Она очень скоро подверглась преследованию, были две попытки ее таранить, и, так как места для погружения были слишком мелки, лодка повернула обратно. Выйдя из Зунда, она заметила какую-то подлодку и, приняв ее за немецкую *U-3,* выпустила по ней торпеду. Торпеда не попала, подлодка оказалась датской, и инцидент послужил к обнаружению *E-11.* На следующий день при зарядке аккумуляторов лодку увидел гидроплан, после чего за ней всю ночь охотились миноносцы. 21 октября она еще раз сделала попытку пройти Зунд, но также безуспешно. Миноносцы ее не оставляли. 22 октября лодка решила вернуться в базу и ждать, пока уляжется шум, вызванный ее появлением.

Итак, неуведомление англичанами русского командования о направлении лодок в Либаву едва не послужило причиной их гибели. Посылка подлодок для прорыва узкостей «пакетами» лишила операцию внезапности и создала для последней лодки большие затруднения. Появление в Балтике *E-1* заставило противника держаться настороже, чем лишило *E-9* ценных объектов для атаки. Противник был предупрежден и держался на-чеку.

10. ПРИМЕНЕНИЕ ПОДЛОДОК В НАБЕГЕ ЛИНЕЙНЫХ КРЕЙСЕРОВ НА ЯРМУТ

Операция у Ярмута 3 ноября была задумана вне прямой связи с операцией у фландрского побережья. Она преследовала цель — поставить минное заграждение на путях из Канала к восточным берегам Англии, примерно, в 20 милях на *ONO* от Ярмута. По окончании постановки мин предполагалось спуститься к устью Канала, чтобы уничтожить неприятельские дозоры или навлечь их на 1-ю и 3-ю германские эскадры линейных кораблей, которые займут выжидательное положение у Тершеллинга. В операции участвовали 4 подводные лодки, которые заняли позицию на *SW* от точки 53°46′ и 4°27′ в расстоянии 10 миль друг от друга. Главные силы (1-я и 3-я линейные эскадры) расположились к северу от линии подлодок (схема 7).

Когда было получено известие об обстреле Ярмута, все английские подлодки, стоявшие в Гарвиче и Дувре, вышли на позиции. В это время в Горлестоне находились 3 английские подлодки (*E-10, D-3* и *D-5*) в полной готовности к выходу, предполагая итти первая в Каттегат и последние две к Тершеллингу. Они немедленно вышли на выстрелы, но атака не осуществилась. *D-5* наскочила на плавающую мину и погибла.

Закончив обстрел Ярмута, германские крейсера в 13 ч. 45 м. проходили линию своих подлодок у Тершеллинга, причем одна из лодок, вообразив, что идут неприятельские корабли, вышла в атаку и только в последний момент в атакуемом объекте узнала свой крейсер ***Штрасбург.***

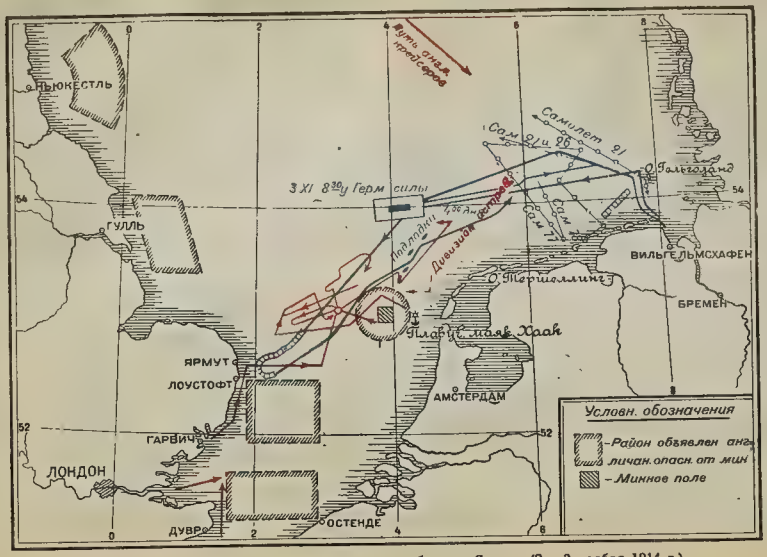

Схема 7. Развертывание германских сил при обстреле Ярмута (2 — 3 ноября 1914 г.)

Опасаясь встречи с английскими подлодками, германские крейсера с 14 ч. шли зигзагообразными курсами.

Около 19 ч. линию германских подлодок прошли английские крейсера, но лодки уже покинули свои позиции.

И в этой операции немецким кораблям не удалось навести на подлодки неприятельские силы; для этого позиция лодок была слишком удалена от района обстрела и расстановка их, видимо, преследовала другую цель — прикрытие главных сил со стороны Канала. Кроме того, второй случай [1] атаки подлодкой своего же корабля показывает трудность опознавания с лодки корабля, идущего на быстром ходу прямо на нее.

В продолжение всей операции у фландрского побережья и во время обстрела Ярмута Большой флот находился у западных берегов Шотландии, кроме одной-двух эскадр, поддерживающих крейсерские дозоры. Он не в состоянии был быстро приготовиться к встрече германского флота на юге, а германское командование и не представляло себе, до какой степени в это время германский флот был хозяином в южной части Северного моря.

Дальние походы германских подлодок на север до сих пор не давали нужных результатов. Местонахождение главных сил английского флота, который принимал все меры для скрытия своих движений, обнаружить не удалось.

11. РАЗВЕДКА ПОДЛОДОК В РАЙОНЕ ОРКНЕЙСКИХ, ГЕБРИДСКИХ И ШЕТЛАНДСКИХ ОСТРОВОВ

15 ноября *U-22* произвела обследование Оркнейских и Гебридских островов, проливов и бухт, в том числе и Лох-ю на западном берегу Шотландии; ею были замечены только мелкие суда.

Еще до возвращения этой подлодки в одновременную операцию были посланы 5 подлодок (*U-18, U-16, U-8, U-17 и U-9*) для обследования 70-мильной полосы к югу от линии Розайт—Линдеснес. Подлодкам надлежало продержаться в указанном районе в течение двух дней и, если неприятель не будет обнаружен, итти параллельными курсами до 61° *N*. Места действий подлодок распределялись так: *U-18* находится к западу от Шетландских островов. *U-16* — к востоку от них, *U-8* — у побережья Норвегии, *U-17* и *U-9* — в открытом море. Тотчас, как только от подлодок будут получены сведения о противнике, решено было начать операцию линейными крейсерами против английского побережья. В период подготовки к операции в этот план были внесены некоторые изменения в соответствии с полученными агентурными сведениями о движении неприятельского флота.

17 ноября лодки вышли и уже два дня находились в пути, как план операции снова был изменен. По агентурным сведениям, Боль-

[1] Первый случай был 10 сентября в Гельголандской бухте, когда *U-27* намеревалась атаковать свой легкий крейсер.

шой флот находился в бухте Дипс на Шетландских островах и в районе к западу от них. Через мощную радиостанцию Нордрейх подлодкам было дано распоряжение немедленно итти к Шетландским островам. Подлодки, не обнаружив противника на линии Розайт—Линдеснес, прошли на север, причем *U-18* и *U-16* действовали по первоначальной директиве, *U-17* по собственной инициативе и только *U-8* следовала новому приказанию. Таким образом, радиограмма была принята лишь одной лодкой из пяти, и в то же время это неосторожно посланное радиосообщение обнаружило происходившую операцию: англичане, повидимому, перехватив радиограмму, ответили операцией против Гельголандской бухты. Большой флот ушел из северных вод, и подлодки лишились объектов для атаки.

U-18, пройдя вдоль побережья Англии и Шотландии и обойдя Оркнейские острова, оказалась на 50 миль к западу от бухты Дипс. Ухудшающаяся погода побудила ее укрыться по восточную сторону Оркнейских островов. Наличие сильного дозора у пролива Печтланд и замеченные на рейде Скапа-Флау лучи прожекторов привели командира лодки к заключению, что Большой флот стоит в Скапа-Флау. Увидев горящий маяк у Пентландских шхер, командир решил в темноте в надводном состоянии дойти до Пентландского пролива, а отсюда на рассвете в подводном положении войти с попутным течением в пролив с расчетом появиться перед Скапа-Флау в момент малой воды. В действительности маяк был зажжен для выхода английского флота из Скапа-Флау, чего лодка не знала, и потому, войдя под перископом в 11 ч. утра 23 ноября на рейд Скапа-Флау, миновав ряд навигационных опасностей и вспомогательных судов, она увидела на рейде только несколько миноносцев. Отсутствие важных объектов и риск прохода бонов и сетей при начавшемся приливном течении до 5 узлов, побудили командира к уходу с рейда. Лодка шла на глубине 20 *м*, уменьшая глубину через каждые четверть часа для определения места. Сразу после выхода на поверхность лодка была обнаружена. Один из преследователей согнул перископ лодки под прямым углом. При определении места отказалась действовать рулевая машина горизонтальных рулей и подлодка, получив дифферент, погрузилась на глубину 50 *м*. Перекладку рулей можно было делать только вручную с большим трудом. Лечь на дно для исправления повреждения было нельзя из-за быстрого течения, большой глубины и скалистого дна. Пришлось двигаться с постоянными и неправильными изменениями дифферента и управляться с помощью самых грубых средств, продувая и наполняя цистерны и давая то задний, то передний ход. Несмотря на все эти меры, лодка меняла глубину, то касаясь поверхности воды, то уходя на предельную глубину, допускаемую прочностью корпуса. Уже вблизи выхода из пролива лодка налетела на подводную скалу на глубине 50 *м*. Ударившись носом, лодка всплыла и в это же время один из преследователей таранил ее, несколько повредив лишь верхнюю палубу. Вслед за-

тем, меняя курсы, лодка, видимо, вышла на большие глубины. Через полчаса повредилась отливная помпа, пришлось при оглушительном шуме продувать цистерны сжатым воздухом. Через несколько минут винты лодки ударили в камень. Разорвалась обшивка правого борта, руль заклинило. Всплыв на поверхность, лодка, лишенная возможности управляться, беспомощно неслась по воле стремительного течения. Авария произошла у Пентландских шхер. Командир приказал поднять белый флаг и сделал все распоряжения к потоплению подлодки, что и было выполнено при подходе неприятельских кораблей. Несмотря на сильную волну, вся команда за исключением одного минера была спасена [1].

U-16 достигла самой северной широты 61°20′ и в подводном положении проникла в порт Лервик на восточном берегу Шетландских островов. На обратном пути ей удалось пройти весь Пентландский пролив с запада на восток и в надводном положении под английским флагом проникнуть до такого пункта, откуда можно было осмотреть вход на рейд Скапа-Флау.

Вследствие поломки рулевого привода горизонтальных рулей лодке пришлось возвращаться обратно, но поднявшимся штормом она была снесена к датскому берегу. Шторм не позволял итти более 2—3 узлов. Попытка лечь на дно на глубине 30 *м* оказалась безрезультатной из-за жесткости дна. Пришлось отстаиваться на якоре в течение 7 дней среди бурного моря, имея на клюзе 140 *м* каната. Добраться до якорного устройства, когда лодка вся покрывалась волной, удалось после того, как помощник командира основал леер, но, несмотря на это, один матрос был смыт за борт. Провизия, вода, нефть были на исходе. В довершение всего лопнул якорный канат. Лодке пришлось итти в нейтральный датский порт Эсбъерг, причем на пути испортился один из моторов. В порту бедственное состояние лодки вызвало сочувствие датских властей, которые выдали ей 15 *т* топлива.

7 декабря лодка достигла Гельголанда, пробыв в походе 22 дня.

Несмотря на более широкий масштаб как по дальности, так и по времени, и эта проведенная с такой энергией разведывательная операция не увенчалась успехом. Лодки буквально обшарили все северные воды, но ни обнаружить местопребывание Большого флота, ни встретить ценные объекты для атаки им опять не удалось, несмотря на сочетание обоих способов — поиска в море и осмотра баз.

Причина этой неудачи все та же — малое количество лодок, участвующих в операции. Отсюда большие трудности в организации поиска в море и случайности встречи с противником. Шансов на успех было бы больше, если бы немцы послали вторую линию подлодок, которая дала бы возможность охватить поисками больший район.

---

[1] „Der Krieg zur See 1914—1918. Nordsee". См. Морской Сб., 1924 г., № 7 Библиография. Рецензия Е. Шведе.

В этой операции, кроме перехваченного англичанами германского радио, сыграла роль и случайность. Когда лодки искали Большой флот у западных берегов Шотландии, он находился в Скапа-Флау, когда же лодки проникли в Пентландский пролив и даже на рейд Скапа-Флау, Большой флот уже вышел оттуда.

Все эти неудачи явно обнаруживали недостаточность средств и несовершенство метода. Весь предыдущий опыт и поведение англичан показывали, что единственный способ привлечь английские силы под удары подлодок—это удар в чувствительное место и совместные действия надводного флота с подлодками.

12. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПОДЛОДОК ПРИ КРЕЙСЕРСКОМ НАБЕГЕ НА СКАРБОРО

Перед этой операцией ввиду недостаточных сведений об обстановке перед английскими портами Гартлпуль и Скарборо германские подлодки были высланы для предварительной разведки. *U-27* была послана для обследования фарватеров, которыми должны были пойти линейные крейсера.

Лодка обнаружила ограждение минного поля и по наблюдениям движения коммерческих судов установила, что суда беспрепятственно ходят на расстоянии 12 миль от берега.

Ею был установлен наиболее безопасный подход к берегу (курс на Уитби) и доставлены обстоятельные кроки и рисунки более приметных мест на берегу. Ввиду неблагоприятной погоды, мешавшей операции, лишь 8 декабря пришлось отправить ту же лодку для вторичной разведки. Результаты разведки она должна была сообщить по радио.

Для выяснения способа ночного наблюдения англичанами за Гельголандской бухтой были посланы пять крейсеров и две флотилии миноносцев на 100 миль к *NNW* от Гельголанда, но неприятельских кораблей там не было обнаружено. Кроме крейсеров, были высланы 2 подлодки, которые заняли позицию в 45 милях восточнее Хэмбера, чтобы атаковать корабли, которые могли бы выйти в погоню за крейсерами. *U-27* вторично обследовала указанный район, но из-за неблагоприятной погоды и порчи радиотелеграфа могла передать свои наблюдения лишь 14 декабря. По получении ее сообщения по радио, германское командование отдало распоряжение начать операцию по обстрелу Гартлпуля и Скарборо и поставить минное заграждение в 100 миль южнее Скарборо (схема 8).

Английское Адмиралтейство в день выхода германских сил со своей стороны отдало распоряжение начальнику 8-й флотилии послать дозор из 8 подлодок к Тершеллингу, надеясь получить от них точные сведения о германских силах.

На позиции английские подлодки оставались до 10 ч. 30 м. утра, пока на флагманском эсминце не было принято радио о по-

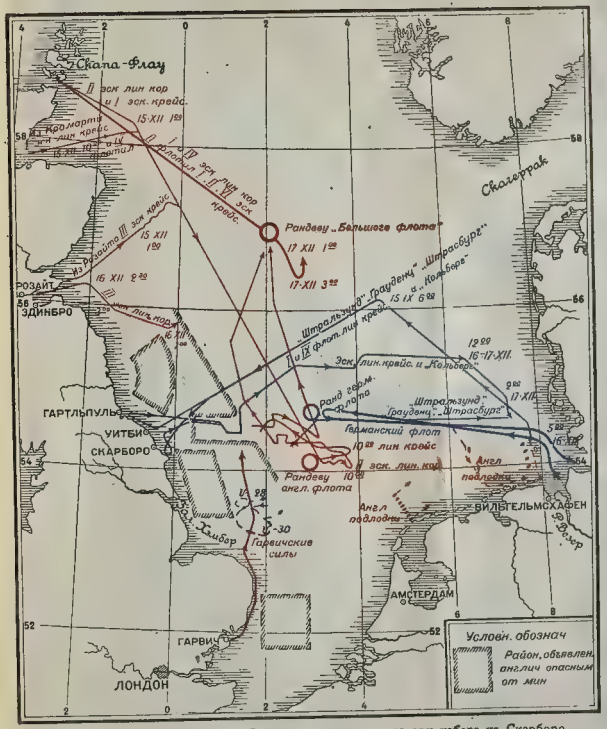

Схема 8. Развертывание английских и германских сил при набеге на Скарборо (15 — 16 декабря 1914 г.)

явлении неприятеля у Скарборо. Оставаясь на этой позиции, нельзя было во-время перехватить возвращающиеся германские крейсера, и начальник флотилии, запросив указаний Адмиралтейства, начал собирать подлодки, чтобы иметь их в готовности к выполнению новых указаний. В 15 ч. 30 м. было получено приказание итти к Гельголанду и там ждать возвращения противника. Лодки были в погруженном состоянии и собрать их было нелегко. Только 4 лодки могли быть посланы с приказанием установить дозор на *NW* и *SW* от Гельголанда.

Находясь на назначенной диспозиции у Везера, 17 декабря в 7 ч. утра командир подлодки *E-11* заметил шныряющие по всем направлениям германские миноносцы, а час спустя увидел головные крейсера Хиппера. «Хотя они шли зигзагами и большим ходом, *E-11* удалось подойти на 0,5 каб. к головному и выпустить торпеду. Однако, на большой и короткой волне лодку так качало, что торпеда не попала. *E-11* пыталась затем атаковать третий в колонне крейсер, но когда сблизилась с ним до полукабельтова, то последний, делая зигзаг, повернул прямо на лодку. Видя неминуемость таранного удара, лодка быстро погрузилась. Погружение совершилось благополучно, но столь быстро, что дифферент нарушился, и лодка, придя на нужную для атаки глубину, выскочила на поверхность. Через мгновенье крейсера оказались рассыпавшимися в разные стороны. Увеличив ход, они кружились вне опасной зоны и, несмотря на рискованную попытку *E-11* атаковать концевой крейсер, все благополучно вошли в реку. Остальным 3 подлодкам увидеть противника не удалось»[1].

Рассмотренные две последние операции дают примеры управления движением подлодок с берега. Сравнительный успех этого управления с английской стороны объясняется определенностью места движения возвращающихся германских крейсеров. Играло также существенное значение знание англичанами шифра и кода германских радио. Искусство же англичан в стрельбе торпедами оказалось на более низкой ступени, чем у немцев, несмотря на близкие расстояния, с которых выпускались торпеды.

13. ОПЕРАЦИИ ПОДЛОДОК В КАНАЛЕ И ПОТОПЛЕНИЕ *ФОРМИДЭБЛА*

С занятием германскими войсками фландрского побережья открылась возможность использовать его порты в качестве баз для подлодок. *U-19* получила приказание пройти в Зеебрюгге, но ей это не удалось вследствие полученных в пути повреждений. И только 10 ноября шлюзы Зеебрюгге прошла первая подлодка. С этого времени на Зеебрюгге базировались 3 лодки: *U-5, U-11* и *U-12*. Последняя потопила 13 ноября стоявшую на якоре у мола Диль (близ Дувра) канлодку *Найгер*.

[1] Корбетт, „Операции английского флота", т. II, стр. 69.

U-5 и *U-11*, выйдя в декабре из Зеебрюгге в южную часть Канала, больше не вернулись и, вероятно, погибли, наскочив на мины.

В декабре же была переведена во Фландрию *U-24*, которая в ночь на новый год потопила в Канале английский линейный корабль 6-й эскадры *Формидэбл*. Это произошло при следующих обстоятельствах.

В течение последнего месяца не было ни одного случая появления лодок в Канале. Подводной опасностью стали до некоторой степени пренебрегать. Поэтому 6-я эскадра шла постоянным курсом в кильватерной колонне на коротких интервалах без охраны миноносцев, имея при себе только два легких крейсера. Ход не превышал 10 узлов. Ночь, хотя и облачная, была исключительно ясной, и видимость достигала около 2 миль. Дул свежий ветер, разводивший порядочную волну, за которой усмотреть подлодку было бы трудно. *Формидэбл* шел концевым [1]. Командир подлодки *U-24*, следивший весь день за маневрированием эскадры, вышел на удобную для атаки позицию, когда эскадра, повернув на *W*, легла на свой старый курс. В 2 ч. 20 м. ночи лодка выпустила торпеду, попавшую в правый борт линкора, получившего 20° крена. Через 45 мин. после первого взрыва с левой стороны последовал второй, в результате чего крен выровнялся. Продержавшись еще 2 ч. 30 м. на плаву на ровном киле, при усилившемся ветре, большой волне и полном мраке, корабль в 4 ч. 45 м. вдруг сразу получил крен и, уйдя носом в воду, через несколько минут исчез.

Успех *U-24* объясняется, помимо несоблюдения англичанами правил, предписанных Адмиралтейством, долгой слежкой *U-24* за движениями неприятеля, правильным расчетом для выбора позиции и заблаговременным выходом на нее.

14. ВЫВОДЫ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДЛОДОК В ПЕРВЫЙ ПЕРИОД МОРСКОЙ ВОЙНЫ

Достигнутые германскими подлодками в первые месяцы результаты показали, что борьба с боевыми кораблями противника является чрезвычайно трудной и требует много жертв. Первые ошеломляющие успехи должны быть приписаны в основном элементу внезапности, почти полной неподготовленности обеих сторон к действиям подлодок и недооценке подводной опасности, перешедшей впоследствии под влиянием первых успехов подлодок в другую крайность — переоценку. Надо было предполагать, что случай, подобный потоплению почти одновременно трех английских крейсеров подлодкой *U-9*, вряд ли в будущем повторится, так как не-

[1] Корбетт, „Операции английского флота", т. II, гл. III.

приятель принял радикальные меры предосторожности, вытекавшие из дорогостоившего ему урока.

Поэтому, при отсутствии у германцев разведки в Северном море, для атак неприятельских боевых кораблей в открытом море расчет мог быть лишь на случайную встречу.

Также мало было шансов для атак непосредственно у входов в базы противника и на рейдах вследствие широко развитой и усиленной охраны.

То огромное моральное впечатление, которое производили на противника успешные атаки германских подлодок, постепенное расширение района их деятельности, проникновение в Канал и даже в места стоянки Большого флота и, наконец, уход английского флота из Северного моря не были известны немцам. Успехи подлодок как бы обращались своим острием против немцев; объекты атаки становились все более неуловимыми, и вместе с тем, надежда на ослабление неприятельского флота терялась. Отсутствие определенного плана и самые методы ведения операции не приводили к ощутительным результатам.

Преждевременное оставление дальних поисков большим числом подлодок, недостаточное использование подлодок в совместных операциях, ряд упущенных возможностей показывали, что ни немцы, ни союзники еще не отдавали себе отчета, как следует использовать подлодки. Ни та, ни другая сторона не предвидела возможностей подлодок и той роли, которую им придется сыграть в войне. Важный вывод, который сделали англичане о необходимости большого числа быстроходных сторожевых кораблей, явился первым шагом в противолодочной борьбе. С началом войны в отношении подлодок пришлось оставить приемы мирного времени, переучиваться заново в тяжелых условиях действительной борьбы, пройти долгий путь освоения навигационных трудностей, техники нового оружия, внести в него на основании боевого опыта ряд усовершенствований. Важнейшим из внесенных усовершенствований было увеличение быстроты погружения подлодок, для чего были расширены забортные отверстия. Затем сняли все лишнее с палубы и рубки: мостики, спасательные телефонные буи, которые, плывя на буксире у идущей под водой лодки, выдавали ее движение. Окончательно отказались от керосиновых моторов, заменив их более совершенными двигателями Дизеля. И, наконец, значительно увеличили ремонтные средства в базах.

Опыт и практика в боевых условиях, как это видно на примерах отдельных лодок, привели к достижениям, о которых не могли и думать в мирное время.

Дальние и продолжительные плавания постепенно научили бороться с противником, со стихией, преодолевать аварии, закалили подводников, развили смелость и предприимчивость командиров, выносливость команд, приучили к быстрому, точному обращению с механизмами, вселили уверенность в своем оружии.

От случайных атак в море перешли к выслеживанию (*Хаук, Формидэбл*); после первых робких походов ко входу в Канал и портам противника лодки научились свободно проникать в Канал и в самые стоянки Большого флота.

С началом базирования на фландрское побережье, где создалась отдельная флотилия, сразу обнаружилось, что на этом тесном и наиболее опасном театре лодкам предстоит трудная борьба, связанная и с успехами и с потерями, что здесь найдут себе наилучшее применение новые типы малых подлодок *UB*, заложенных немцами еще в начале 1914 г., и подводных заградителей *UC*, заложенных в ноябре 1914 г.

Первоначальные неудачи в этом районе, как было указано выше, объясняются несоответствием сил с поставленной задачей и полным отсутствием взаимодействия армии и флота [1].

15. ПРИЧИНЫ И ЦЕЛИ ПОДВОДНОЙ ТОРГОВОЙ ВОЙНЫ

Первый период деятельности подлодок характеризуется действиями отдельных лодок против боевых кораблей противника; «наиболее ценным результатом, полученным лодками в этот первоначальный период, является их боевая тренировка, навыки в разведке и то, что среди подводников возникла идея необходимости борьбы против торговли противника»... «Идея применения подлодок против торговли противника, как действительная противомера голодной блокады, появилась впервые в среде немецких подводников с ноября 1914 г. Она основывалась на опыте самих подводников, у которых сложилось убеждение в возможности успешного применения своего оружия против торговых судов на главных путях торговли вокруг островного королевства».

От командиров подлодок, «наблюдавших в своих походах за непрерывным потоком коммерческих судов на торговых путях вокруг Англии, стали поступать на имя командования проекты ответить противнику на его заграждение Английского канала противомерой — торговой войной» [2].

Отрицавший до сих пор эту возможность и стремившийся к ослаблению сил противника путем постановки минных заграждений и применения других средств «малой войны» командующий Флотом открытого моря дал себя убедить доводами подводников. Начальник морского генерального штаба также дал свое принципиальное согласие на ведение торговой войны, считая, однако, что начинать войну против торговли пока преждевременно ввиду малого количества подлодок, недостаточности их боевого опыта и необходимости их ремонта. В частности из-за ограниченного

[1] Причины неудач см. в работе А. Якимычева „Операции на фландрском побережье в кампанию 1914 г.“.

[2] Михельсен, „Подводная война“.

количества специальных торпед было решено лодочные аппараты переделать применительно к торпедам надводных судов.

Все это безусловно требовало времени и, следовательно, оттяжки начала действий против торговых судов. К тому же в скором времени ожидалось увеличение количества подводных сил. В феврале 1915 г. должны были вступить в строй 11 подлодок (от *U-27* до *U-37*), с января по май 1915 г.—первые 17 малых подлодок типа *UB* и с 1 апреля — первые 15 малых подводных заградителей типа *UC*.

Между тем, армия, остановленная в своем движении на фландрском побережье, требовала действий подлодок против кораблей противника.

Объявление Англией южной части Северного моря военной зоной (2 ноября) побудило начальника морского генерального штаба более заинтересоваться вопросом торговой подводной войны, и вскоре этот вопрос был решен в положительном смысле, несмотря на противодействие министра иностранных дел, опасавшегося политических осложнений с нейтральными странами вследствие нарушения правовых норм в войне на море. Оставалось только выбрать подходящий момент для начала и разработать методы этой новой борьбы.

Торговую подводную войну лодки фактически начали еще в октябре, попутно с действиями против боевых кораблей противника. Первой жертвой ее был английский пароход *Глитра*, потопленный 20 октября по призовому праву подлодкой *U-17*. Пароход был остановлен в 9 милях от норвежского берега. При его попытке уйти лодка открыла огонь. Экипажу было разрешено спустить шлюпки, на которых он добрался до Ставангера. На пароходе были открыты кингстоны, и он был расстрелян из пушки без траты торпед. Эта процедура заняла около 4 часов времени.

В этом же месяце в Канале был потоплен французский пассажирский пароход *Адмирал Гантом*, шедший из Кале в Гавр. На нем было около 2 тыс. беженцев, женщин и детей. Находившимся вблизи пароходом *Куин* пассажиры за исключением 40 чел. были спасены. В ноябре также в Канале был потоплен подлодкой *U-21* пароход *Малахит* и др. Впоследствии число уничтоженных лодками пароходов и парусников стало возрастать [1], и начальник морского генерального штаба, видя в этом возможность бить Англию по самому больному месту, принялся за разработку плана «подводной блокады Англии».

Произвольное толкование Англией Лондонской декларации — включение хлеба в список грузов безусловной контрабанды — грозило Германии голодом. Поэтому основной целью немецкой подводной блокады первоначально было заставить Англию соблю-

[1] В 1914 г. (август—декабрь) было потоплено подлодками 241 тыс. *т* британских судов и 70 тыс. *т* судов союзников.

дать Лондонскую декларацию. При этом условии английская блокада теряла бы свою силу.

По разрабатываемому плану предполагалось объявить омывающие Англию воды такой зоной, в которой каждое коммерческое судно, невзирая на флаг, идущее в Англию или выходящее из ее портов, должно было топиться без всякого предупреждения. Этим планом предусматривалось в конце февраля начало блокады.

Основанием этому, как уже было отмечено выше, служили большие затруднения подлодок в ведении крейсерской войны по призовому праву, так как эти затруднения заключались в том, что подлодки не могли принимать к себе пассажиров и команды захваченных судов, не могли выделять призовые команды, и, наконец, все быстроходные пароходы могли легко от них уходить. Принятые же Англией меры делали совершенно невозможным ведение подводной войны по призовому праву. Английское Адмиралтейство 13 января отдало секретное распоряжение своим торговым судам пользоваться нейтральным флагом и таранить лодки, а также приказало вооружить часть транспортов.

Однако, при объявлении такой блокады возникли опасения относительно будущей позиции Америки, так как здесь затрагивалась ее морская торговля с Англией, росшая с каждым днем благодаря огромным военным заказам. Канцлер ни в коем случае не соглашался на потопление нейтральных судов. Тирпиц же не был согласен с планом начальника морского генерального штаба, считая, что нельзя сразу объявлять блокаду всех берегов Англии и Ирландии. Он советовал ограничиться только блокадой устья Темзы. Объявление блокады сейчас, при малом количестве лодок, он также считал преждевременным.

В ноябре, желая позондировать американское общественное мнение, Тирпиц в беседе с американским журналистом Вигандом коснулся вопроса о возможности применения такого рода блокады, и таким образом первая весть о предполагавшейся блокаде Германии проникла за границу.

Пока Англия не накопила запасов сырья, к чему она уже приступила, пока Америка не подготовилась к войне и пока не изобрели еще средств для противолодочной борьбы, для Германии было заманчиво начинать войну без всяких ограничений и притом внезапно. Но все это при условии достаточного числа лодок и при условии сохранения тайны. А так как лодок было еще мало, войну можно было начать только во второй половине 1915 г. и, конечно, не ограничиваясь устьем Темзы, так как это не остановило бы притока грузов в другие порты.

В результате всех этих противоречий было принято компромиссное решение, вылившееся в опубликованную 4 февраля 1915 г. декларацию за подписью начальника морского генерального штаба и правительственное обращение к нейтральным странам.

Кроме таких мер в подготовке подводной блокады, как приспособление подводных аппаратов под торпеды с надводных судов,

на лодках спешно устанавливались орудия (сначала только 88-*мм*), внутри лодок между прочным корпусом и верхней палубой устраивались погреба для снарядов. Для уничтожения парусников и мелких судов лодки снабжались подрывными патронами. В марте должны были вступить в строй лодки с увеличенными забортными отверстиями, время погружения которых сократилось с 5 мин. до 2, а позже и до 1 мин. Обращено было внимание на радиотелеграфную связь лодок со своей базой. Центром радиотелеграфной связи с лодками был крейсер *Аркона* в Эмсе. Первое время связь поддерживалась на 140 миль, позже, с введением усовершенствованных усилителей, дальность связи достигла 1 тыс. миль. На лодки, предназначенные для действия на торговых путях, назначались «военные лоцманы» из опытных коммерческих моряков, оказавшие огромную помощь командирам лодок в распознавании «купцов». Наконец, совместно с наиболее опытными командирами была составлена руководящая инструкция для торговой войны, которая предвидела уже некоторые способы противолодочной борьбы, впоследствии введенные англичанами.

ВТОРОЙ ПЕРИОД

ПОДВОДНАЯ БЛОКАДА

(4 февраля — 20 сентября 1915 г.)

1. МЕРОПРИЯТИЯ АНГЛИЙСКОГО КОМАНДОВАНИЯ ПРОТИВ ПОДВОДНОЙ ОПАСНОСТИ

Период подводной блокады являлся, главным образом, периодом использования германских подлодок в подводной войне против торговли противника. Этот период носил характер как бы пробы нового оружия в новой, еще неиспытанной области войны на море.

В это же время велись изыскания методов использования появившихся впервые подводных заградителей, а также делались попытки разведывания подлодками минных заграждений противника, попытки совместных действий подлодок с флотом, действий на путях войсковых перевозок, действий против боевых кораблей и наблюдения за базами противника.

Еще в ноябре 1914 г. беспрепятственное появление германской подлодки *U-21* у Гавра и ее действия на путях сообщений Канала показали, что предпринятые меры английского морского командования против боевой деятельности лодок были недостаточны. Конечные пункты английских коммуникационных линий оказались под угрозой, и все движение транспортов было приостановлено. Шесть транспортов, готовившихся к уходу из Саутгемптона, пришлось задержать до прибытия из Гарвича 6 миноносцев, которым было приказано после конвоирования транспортов произвести тщательные поиски подлодок и плавучих мин противника у побережья Англии. Через неделю из Гарвича был отправлен еще дивизион эсминцев для поисков обнаруженной подлодки в районе Дувра.

В результате частых донесений о появлении неприятельских подлодок потребовалось послать из Дувра в Дэвонпорт 6 миноносцев для регулярной конвойной службы. Для этой же цели к Портсмуту был прикреплен дивизион эсминцев типа *Бигль*, отозванный из Средиземного моря. Из ярмутских тральщиков был организован постоянный дозор, прикрывающий путь на Дьепп

и на Гавр. С этого времени ни один транспорт военного назначения не мог быть отправлен без конвоя, причем время выхода этих транспортов назначалось с расчетом прибытия их к французским берегам после наступления темноты.

Неоднократное появление германских подлодок у Скапа-Флау побудило адмирала Джеллико внести ряд предложений по оборудованию базы флота противолодочными средствами. Ввиду тихоходности тральщиков, не обеспечивавших флоту свободу действий, до постройки специальных судов к флоту были причислены 8 быстроходных пароходов в качестве «эскадренных тральщиков».

Рост подводной опасности заставил реорганизовать всю систему дозорной службы. Вместо 15 патрульных районов было намечено разделение всего пространства прибрежных вод на 23 дозорных района; база каждого района находилась вблизи военного порта, что обеспечивало быстроту передачи сведений по назначению. В обязанность дозора, кроме борьбы с подлодками, входило препятствование постановке мин и наблюдение за подозрительными судами. Для этой цели потребовалось привлечь 74 яхты и 462 тральщика, не считая моторных катеров для внутренних районов. Пригодные суда были мобилизованы в большом количестве и спешно вооружались.

Кроме того, была образована «Комиссия по делам подводных атак», функции которой сводились к развитию средств и методов противолодочной борьбы.

Вся эта новая организация вступила в силу с 20 декабря 1914 г.[1]

Средствами противолодочной борьбы на этом этапе были: артиллерийский огонь, таранный удар, тралы со взрывателями. Кроме того, испытывались изобретенные индикаторные (сигнальные) сети. Они делались из тонкого прочного стального троса с поплавками из капка или в виде стеклянных шаров. Как только сеть зацеплялась за лодку и тащилась за ней, поплавки, оставаясь на поверхности, демаскировали движение лодки. В дальнейшем, когда вооружение части торговых судов заставило лодки прибегнуть к открытым атакам, англичане оборудовали так называемые «суда-ловушки», в частности, было отдано распоряжение о переделке под ловушку парохода *Виктория* с двумя замаскированными 12-футовыми орудиями.

Кроме баз Большого флота, наиболее важным районом считался район Портсмута, в задачу которого входило обеспечение главной линии воинских перевозок Саутгемптон—Гавр.

К концу января в этом районе были собраны значительные противолодочные силы. В состав их входили: 6 эсминцев, 17 миноносцев, 63 дрифтера, 17 вооруженных траулеров с усовершенствованными тралами и 20 сетевых дрифтеров. Для конвойной службы имелись, кроме того, 8 эсминцев типа *Бигль* и 11 тральщиков.

---

[1] С августа 1915 г. дозорные районы в числе 21 получили новую организацию под названием „Вспомогательного патруля".

Также не менее важным был Дуврский район, назначением которого было прикрытие коммуникации армии через Канал от подлодок, оперировавших из новых баз Зеебрюгге и Остенде.

Сведения о появлении германских подлодок в Канале и Ирландском море показали, что подводные операции немцев распространились и на воды, омывающие западное побережье Англии. Между тем, ранее все нападения германских подлодок были на путях сообщения армий.

Начальник одного из дозоров западного побережья донес, что его суда слишком тихоходны, чтобы бороться с германскими лодками. Поэтому сюда были направлены 2 дивизиона миноносцев: один из Гарвича и один от Большого флота. Крейсера из состава 10-й эскадры Северного патруля, на обязанности которого лежала непосредственная блокада Германии, получили приказание не выходить из Ливерпуля до прибытия миноносцев.

Итак, деятельность германских подлодок теперь угрожала не только торговле, но и всему развертыванию флота в отечественных водах. Угрожая базам флота, коммуникациям армии, деятельность немецких лодок создала угрозу вообще всякому движению английского флота, лишенного охраны миноносцев. «Отныне английскому командованию приходилось считаться, пожалуй, с одним из наиболее сильных стратегических последствий подводной активности противника».

«Главные силы минных флотилий вместо того, чтобы принимать участие в наступательных операциях с Большим флотом и содействовать господству на Северном море, вынуждены были постепенно выделять отряды для охоты за подлодками. Роль этих флотилий должна была свестись исключительно к противолодочной охране отечественных вод» (Корбетт, т. II, стр. 150).

4 февраля появилось сообщение германского морского министерства, которое объявляло «военной зоной» воды, включая и Канал, омывающие британские острова. В этой зоне все неприятельские суда подлежали уничтожению. Что касается нейтральных судов, то им предоставлялось право плавать на свой риск.

Для нейтральных судов, направляющихся в северные порты Европы, предоставлялся свободный проход вокруг Шетландских островов и далее к нидерландскому побережью, причем Германия слагала с себя ответственность за последствия при следовании нейтральных судов другими путями.

Есть основание предполагать, что германское сообщение, в котором начало блокады Англии назначалось на 18 февраля, побудило англичан ускорить окончание переброски во Францию 28-й дивизии до начала блокады. Все же, ввиду получения донесений о появлении подлодок в районе движения транспортов, отправка дивизии на день была приостановлена, но 17-го продолжалась вновь и 18-го была закончена без потерь. До этого в январе было переброшено свыше 50 тыс. человек.

Объявление «военной зоны» застало Англию при незакончившейся еще новой организации дозоров. Для усиления охранной службы было назначено в состав дозоров свыше 100 вновь вооруженных траулеров. Вместе с тем началась немедленная постановка минного заграждения у входа в Дуврский пролив. План заграждения в конце января был сообщен французам и одобрен ими. Постановка заграждения, в связи с введением в действие недавно изобретенных индикаторных сетей, давала англичанам надежду, что проход у Дувра представит для германских подлок большое затруднение, так как опыты с новыми сетями дали положительные результаты.

13 февраля 17 миль сетей уже стояли поперек Дуврского пролива, а 16 февраля заграждение было закончено.

После этого последовало распоряжение об изготовлении и постепенной установке сетей по всему побережью Англии.

К этому времени в Дувроком патруле насчитывалось 140 судов (5-я флотилия эсминцев, 4-я флотилия подлодок и другие вспомогательные суда).

Было решено также вооружить и коммерческие суда, плавающие в «отечественных водах». На 50 пароходах были тотчас же установлены орудия и назначено по 2 артиллериста. Половина вооруженных пароходов пошла для перевозки угля во Францию, а другая половина осталась для надобностей торгового мореплавания на западном побережье Англии и в Канале.

Секретным предписанием британского Адмиралтейства от 14 февраля торговым судам рекомендовалось, в случае обнаружения подлодки, поворачивать к ней корму и уходить полным ходом, стараясь выбраться на мелководье. Если же подлодка всплывет вблизи парохода, то последнему надлежало итти прямо на лодку с целью принудить ее к погружению, т. е. попросту таранить ее.

Для организации охраны наиболее ценных боевых единиц флота, океанских почтово-пассажирских пароходов и транспортов с боевыми припасами, потребовалась коренная ломка в дислокации минных флотилий.

Начало подводной блокады совпало с моментом принятия британским Адмиралтейством решения о проведении серьезнейшей операции на отдаленном театре — в Дарданеллах[1]. В связи с этим, Адмиралтейству пришлось более, чем когда-либо почувствовать тяжесть задачи защиты отечественных вод. Напряженность положения, при котором обсуждался проект дарданельской экспедиции, усугублялась к тому же внутренними противоречиями и разногласиями в недрах английского кабинета.

В такой обстановке началась подводная блокада германскими подлодками, вызвавшая новые мероприятия английского командования против подводной опасности.

---

[1] Первая бомбардировка дарданельских фортов 19 февраля 1915 г. знаменовала начало Дарданельской операции.

2. ПОДГОТОВКА ПОДВОДНОЙ БЛОКАДЫ

По предположениям высшего германского морского командования, кампания 1915 г. на море должна была характеризоваться:

а) более активной деятельностью боевого флота, хотя и сильно ограниченной директивами кайзера и парализованной неудачным для немцев сражением на Доггер-Банке 15 января 1915 г.;

б) ведением подводной войны против морской торговли по первоначальному замыслу без соблюдения призового права; постепенным ограничением под давлением США и отступлением Германии, в силу сложившихся политических обстоятельств, от принятых ею методов ведения подводной войны;

в) использованием воздушных сил, выражавшимся в налетах цеппелинов, создававших угрозу юго-восточному побережью Англии; зарождением идеи совместных действий подлодок и самолетов, так как до сих пор единства в действиях надводного, подводного и воздушного флотов не было, кроме отдельных попыток совместных действий этих родов оружия. Это объяснялось тем, что общий план германского командования, продолжавший действовать до половины 1916 г., сводился лишь к ослаблению линейного флота противника малой войной и к попыткам разбить его по частям.

Из имевшихся у Германии в 1914 г. 22 подлодок 7 погибло (*U-5, U-11, U-13, U-15, U-18, U-7* и *U-31*). О гибели первых пяти уже упоминалось в описании первого периода. *U-7* погибла 21 января 1915 г. у голландского побережья от торпеды, выпущенной с германской же подлодки, вследствие неправильно разобранного опознательного сигнала. В январе же погибла и *U-31*. Она была найдена в море у восточного побережья Англии в надводном положении с задраенными люками. Когда люки были открыты, обнаружилось, что весь личный состав лодки отравлен аккумуляторными газами.

Число вступавших в строй подлодок лишь незначительно превышало потери. Это были лодки от *U-27* до *U-37*, всего 11 лодок. К февралю 1915 г. были закончены постройкой все лодки заказов мирного времени от *U-38* до *U-45* (*кроме U-42*, строившейся за границей) и находились в стадии испытаний и сдачи.

Преимущественно это были большие лодки с дизельными моторами, с 16-узловой скоростью, водоизмещением 680—720 *т*, вооруженные 4 торпедными аппаратами и одним 105-*мм* орудием.

В постройке находились лодки от *U-46* до *U-62*, заказанные после начала войны, и от *U-63* до *U-65*, заказанные в январе. Кроме того, строились большие заградители от *U-71* до *U-80*. Пять подлодок для австрийского флота (от *U-66* до *U-70*) были закончены и сданы осенью 1915 г. Срок постройки подлодки в это время определялся, примерно, в полтора года.

Кроме этих больших лодок, после того как выяснилась ценность фландрских баз, в самом срочном порядке было приступлено

к постройке лодок типа *UB* и *UC*. *UB* — это малые лодки в 175 *т* с 2 торпедными аппаратами и со слабосильными моторами, которые для скорейшего вступления в строй этих лодок были сняты с моторных катеров. Лодок типа *UB* было построено 17.

UC представляли также малые лодки, предназначенные исключительно для постановки мин заграждения (запас лодки всего 12 мин), торпедного же вооружения у них не было вовсе. Таких заградителей было построено 15.

Эти малые лодки были готовы уже в мае и июне и в разобранном виде доставлены в Брюгге и Пола. Общее число подлодок, находившихся в строю и годных для боевого использования, к началу подводной блокады доходило до 30. Семь из них было передано в Балтику, так что для борьбы с Англией оставалось 23. Однако, в боевых операциях в среднем участвовало около 9 лодок, так как треть лодок находилась в длительном переходе к месту операции и обратно, а треть — в ремонте и на заводах в переделке для введения улучшений. Две флотилии германских подлодок, существовавшие к началу войны, вскоре развернулись в четыре, базировавшиеся: 1-я флотилия — на Брунсбюттель; 2-я флотилия — на Вильгельмсхафен; 3-я и 4-я флотилии — на Эмден. Все флотилии были подчинены начальнику подводных лодок.

5-я флотилия базировалась на Бремерсхафен и подчинялась непосредственно командующему Флотом открытого моря. Фландрская флотилия базировалась на Брюгге и подчинялась начальнику Фландрской флотилии. В дальнейшем она развернулась в две флотилии. Флотилия Балтийского моря базировалась на Либаву и подчинялась командующему флотом Балтийского моря.

Основание этой боевой организации было положено 29 марта 1915 г.

Средиземноморская флотилия с базированием на Полу была создана в ноябре 1915 г. и впоследствии развернулась в две флотилии (в Пола и Каттаро). В оперативном отношении эти флотилии подчинялись австрийскому морскому командованию, в остальном — германскому.

Из числа лодок Средиземного моря был выделен отряд, базировавшийся на Константинополь, а с выступлением Болгарии — и на Варну.

Наконец, в дальнейшем была образована Кильская флотилия подводных крейсеров с первоначальным подчинением начальнику морского генерального штаба, а затем начальнику подводного плавания Флота открытого моря.

От надлежащего оборудования баз в значительной степени зависела сама «продуктивность» лодок. В германских водах при наличии многочисленных портов с верфями, заводами, ремонтными мастерскими, при наличии старых военных кораблей для размещения команд, этот вопрос решался легче. За границей же все надо было создавать заново. Это требовало больших затрат средств и времени, поэтому необходимые мастерские были созданы

(в сравнительно короткий срок) только в Брюгге и Остенде. Что же касается Пола и, особенно Каттаро, то там ничего не делалось. И впоследствии, когда лодкам понадобился капитальный ремонт, отсутствие оборудованных баз привело к длительным перерывам в деятельности лодок и сильно понизило результаты подводной войны на этом театре.

3. ОБЪЯВЛЕНИЕ ПОДВОДНОЙ БЛОКАДЫ

Решение вопроса о начале подводной войны против морской торговли и о методах ее ведения было принято на заседании 2 февраля 1915 г. в присутствии кайзера, представителей министерств внутренних и иностранных дел и с согласия генерального штаба.

Подводная блокада имела целью принудить Англию к соблюдению Лондонской декларации 1909 г. путем пресечения подвоза в Англию всякого вида снабжения.

На этом совещании армирал Бахман высказал опасение о преждевременном начале подводной торговой войны, указав на малое число подлодок, неподготовленность баз во Фландрии, отсутствие у подлодок опыта в такой войне.

Канцлер принципиально не высказывался против подводной войны, но, как уже было сказано, опасался затрагивать нейтральные страны.

Поэтому проект подводной войны и установление военной зоны, представленный Тюлем кайзеру, носил характер компромисса, и в этом уже лежал корень последующих колебаний. Момент был выбран преждевременно, средства были недостаточны, редакция ноты и момент опубликования ее—неудачны, что сейчас же вызвало протест нейтральных стран.

Распоряжение правительства было разослано союзным Германии и нейтральным державам в виде вербальной ноты следующего содержания:

„Как Англия объявила театром военных действий район между Шотландией и Норвегией, так и Германия объявляет воды, омывающие Великобританию и Ирландию, включая и Английский канал, районом военных действий, в котором всеми находящимися в ее распоряжении военными средствами будут начаты действия против неприятельского судоходства. С 18 февраля каждое неприятельское коммерческое судно, входящее в этот район, будет уничтожаться, и не всегда представится возможность избежать грозящей опасности для пассажиров и перевозимых грузов.

Посему нейтральные страны предупреждаются — не доверять этим судам перевозки команд, пассажиров и грузов. Кроме того, обращается особое внимание на то, чтобы и их собственные суда избегали появления в этих водах. Несмотря на указание германским морским силам не применять насилий против нейтральных судов, поскольку они могут быть отличаемы, все же, принимая во внимание случайности войны и изданные британским правительством распоряжения, допускающие злоупотребление нейтральным флагом, — не всегда будет возможно избегнуть того, чтобы при нападении на неприятельские суда не коснуться нейтральных".

В тот же день в официальных германских газетах появилось следующее сообщение:

„1. Воды, омывающие Великобританию и Ирландию, включая Английский канал, объявляются военной зоной. Всякое встреченное в них неприятельское торговое судно подлежит уничтожению, причем жизнь и безопасность экипажа и пассажиров не может быть гарантирована по обстоятельствам военного времени.

2. Ввиду постоянного злоупотребления противником нейтральным флагом и неизбежности ошибок во время военных действий не исключена возможность атаки нейтральных судов вместо неприятельских; поэтому все корабли невоюющих держав предупреждаются о том, что в объявленной зоне они подвергают себя вышеуказанной опасности.

3. Торговые пути севернее Шетландских островов, восточная часть Северного моря и 30-мильная полоса вдоль голландского побережья безопасны для мореплавания.

Берлин, 4 февраля 1915 г.

Начальник мор. ген. штаба фон-Поль".

Для осведомления и принятия мер нейтральными странами по отношению своих судов был дан двухнедельный срок, хотя эта оторочка начала подводной войны, вызывавшаяся политикой Бетмана, с военной точки зрения была и невыгодна.

Самым слабым местом германской декларации был пункт о нейтральных судах. Он допускал толкование, что германские лодки будут щадить корабли невоюющих, но что при существующих злоупотреблениях нейтральным флагом — возможны ошибки. Этот пункт являлся источником непрерывных трений с нейтральными державами, источником колебаний политики Германии, выразившихся в многочисленных изменениях отданных распоряжений, в отдаче противоречивых приказов командирам подлодок, ставивших их часто в безвыходное положение и тем ослаблявших в огромной степени действительность подводного оружия.

Морским генеральным штабом командирам подлодок была дана следующая инструкция:

„Безопасность подлодок стоит на первом месте; ввиду этого всплытия для осмотра судов придется избегать, ибо, не говоря уже об опасностях от возможных неожиданностей со стороны неприятельских судов, —нет гарантии, что и при наличии нейтральных знаков судно не окажется неприятельским. Таким образом, наличие у судна нейтрального или отличительного знака не говорит еще об его принадлежности к нейтральной державе. Уничтожение такого судна явится правильным, если не будет налицо еще дополнительных обстоятельств, говорящих за его нейтральность".

Эта инструкция фактически разрешала командирам подлодок топить всякое встречное судно в районе военных действий. Инструкция отражала стремление морского генерального штаба вести подводную войну в полном объеме; в оповещении же сквозило

желание канцлера вести подводную войну, не осложняя отношений с нейтральными странами, в надежде при помощи Америки достигнуть соглашения с Англией.

Явное противоречие между инструкцией подлодкам и оповещением не замедлило сказаться. Сразу же обнаружилось, что вести подводную войну в соответствии со свойствами подводного оружия, не вызывая конфликтов с нейтральными, невозможно. Отсюда можно было ожидать, что немцы придут к тому выводу, что надо начать войну с достаточными средствами и вести ее решительно. Германия не рискнула на решительные действия.

Получив же ноту Германии, Америка заявила энергичный протест, не допуская каких бы то ни было ограничений американской торговли и требуя безопасности лиц, не принимающих непосредственного участия в войне.

В ответной ноте германское правительство гарантировало неприкосновенность американских судов и настаивало, чтобы Америка оказала давление на Англию в соблюдении ею постановлений Лондонской конференции 1909 г.

Вслед за уступкой Америке последовали и обещания Италии из опасения перехода ее на сторону Антанты.

14 и 15 февраля командующий флотом получил следующую директиву:

„1. В силу ряда политических причин приказать по радио подлодкам временно не атаковывать судов под нейтральным флагом, если не будет совершенно точно установлено, что эти суда неприятельские.

2. Подводную войну против торговых судов, согласно постановлению от 4 февраля, начать не 18-го, но лишь по особому приказанию кайзера".

После получения этой директивы командующий Флотом открытого моря адмирал Поль доносил:

„*U-30* вблизи Ирландского моря. Мало вероятно, что она во-время получит распоряжение топить суда, только признанные определенно за неприятельские. Этим приказом исключается всякий успех, так как лодкам невозможно, не подвергая себя колоссальной опасности, установить национальность судна.

Престиж флота, по моему убеждению, чрезвычайно пострадает, если громогласно объявленное и сопутствуемое большими надеждами народа предприятие закончится безрезультатно".

В результате лодки, предназначенные к выходу для борьбы с торговлей противника, были задержаны до выяснения положения, и борьба сторонников беспощадной подводной войны с ее противниками продолжалась. Тирпиц, Бахман и Поль не оставляли надежд добиться у канцлера и кайзера проведения первоначального плана.

Запрос кайзера, можно ли и в какой мере гарантировать, что через шесть недель после начала подводной войны против морской торговли Англия принуждена будет итти на уступки, был понят

морским командованием как стремление получить от него отрицательный ответ и тем оправдать отступление перед Америкой.

В конечном результате 18 февраля была дана новая директива:

„1. Подводную войну против торговых судов вести с полной настойчивостью.

2. Неприятельские торговые суда должны уничтожаться.

3. Нейтральные суда должны щадиться.

Несение нейтрального флага или соответствующих знаков нейтральных пароходных линий на трубах не должно считаться гарантией принадлежности данного судна к нейтральной державе; также и несение дополнительных нейтральных отличий не дает в этом полной уверенности. Командиру надлежит принимать во внимание совокупность обстоятельств, могущих служить для опознавания национальности судна, как, например: тип постройки, курс, место, общее поведение.

4. Коммерческие суда под нейтральным флагом и идущие под конвоем этим самым доказывают свою нейтральность.

5. Госпитальные суда — щадить. Они тогда лишь могут быть атакованы, когда будут открыто применяться как транспорты для перевозки войск из Англии во Францию.

6. Суда комиссии для помощи Бельгии — щадить.

7. В случае если, несмотря на величайшую осторожность, произойдет ошибка, командир найдет защиту правительства".

В соответствии с этими последними указаниями подлодки и начали свои действия 22 февраля.

Позиция Америки в это время определялась ее нотой от 22 февраля, врученной как Германии, так и Англии с предложением: Германии вести подводную войну по призовому праву, а Англии снять запрещение для ввоза продовольствия и предметов первой необходимости в Германию. Германское правительство безоговорочно пошло на соглашение, Англия же отвергла его и в дальнейшем приняла ряд мероприятий, направленных к усилению блокады путем распространения системы контроля не только над судами, но и над портами нейтральных стран, куда для этой цели назначались особые комиссары. Так, 11 марта Англия объявила, что все суда, следующие в германские порты или соседние нейтральные, равно как и вышедшие оттуда, будут задерживаться, а грузы выгружаться в английских портах. «Эта мера в сущности была равносильна блокаде нейтральных портов», замечает Корбетт [1].

Таким образом, в этих контрмерах по существу сказалось действие морской силы Англии, которое могло быть парализовано лишь решительной подводной войной, не считаясь ни с какими условностями и протестами.

---

[1] „Операции английского флота", т. II, стр. 281.

4. НАЧАЛО ПОДВОДНОЙ БЛОКАДЫ

18 февраля — день начала подводной блокады, согласно германской декларации, ознаменовался потоплением парохода у Дьеппа; 20 февраля подлодка, прошедшая под минным заграждением, попала в сеть, поставленную поблизости от банки Варн, и хотя два сторожевых миноносца тотчас же пошли за поплавками, бросая все время противолодочные бомбы, лодка, повидимому, прорвав сеть, ушла. Через два дня, несмотря на установленную сеть у Дувра, немецкая лодка, пробравшись в Канал, потопила два парохода у мыса Бичи-Хэд. 24 февраля жертвой подлодки стали еще три парохода в тех же водах, но ни дозорные отряды, ни специально высланные миноносцы не могли обнаружить никаких следов неприятеля. Каждый транспорт, перевозивший в это время войска Мидландской дивизии из Саутгемптона в Гавр, сопровождался двумя миноносцами, но так как миноносцев нехватало, быстроходные транспорты приходилось отправлять без конвоя. Миноносцы типа *Бигль* в течение 26 суток не прекращали паров.

Кроме находившейся в Ирландском море *U-30*, в первые дни подводной блокады были высланы еще три подлодки: *U-8*, *U-20* и *U-27*. Первая должна была действовать в Канале, а последние две — в Бристольском проливе.

В первую неделю блокады подлодки произвели 12 атак. При этом подлодкой *U-8* были потоплены в Канале 5 пароходов, общим водоизмещением 15 тыс. *т*; *U-20* потопила 3 парохода (9 600 *т*) в Ирландском море; 1 пароход был подорван и впоследствии добрался до Ливерпуля и 4 парохода от атак увернулись.

В марте *U-27* потопила вспомогательный крейсер *Бэяно* (6 тыс. *т*) из состава 10-й крейсерской эскадры.

4 марта дуврские миноносцы обнаружили подлодку у буя Варн. Лодка, видимо, попала в сети. Миноносцы пошли за поплавками сети, выпустив противолодочный трал. Остальные миноносцы дивизиона, получив сигнал, так же вышли к указанному месту. Поплавок сигнальной сети, быстро двигавшийся к востоку, указывал место подлодки, а затем показался и ее перископ. Миноносцы бросились к нему и взорвали подрывной патрон своего трала. Перископ скрылся. Через 1—2 ч. миноносцы снова заметили его, но значительно западнее. Лодка, очевидно, шла вдоль Канала, поэтому одному из миноносцев было приказано пройти с противолодочным тралом поперек ее курса. Когда патрон трала был взорван, лодка «вылетела» на поверхность почти в вертикальном положении, кормой вниз. Несколько выстрелов в боевую рубку быстро ее прикончили, и через 10 мин. она затонула. Это была *U-8*, первая лодка из числа высланных из Гельголанда для подкрепления отряда подводных лодок, оперировавших в военной зоне. После недельного крейсерства в Канале она заходила в Зеебрюгге, а затем снова возобновила свою деятельность.

Офицер и команда лодки в числе 29 чел. были взяты в плен. Но английское Адмиралтейство приказало считать их не военнопленными, а пиратами и заключить в концентрационный лагерь. Однако, после германских репрессий против английских сухопутных военнопленных этот приказ был отменен.

Успешный результат действия противолодочных тралов привел английское командование к решению снабжать ими каждые четыре тральщика. В то же время продолжалась разработка и других способов борьбы с подводной опасностью, главное место среди которых занимали суда-ловушки, гидрофоны и метательные глубинные бомбы.

Секретные приказы английского Адмиралтейства торговым судам — пользоваться нейтральным флагом и таранить лодки — повлекли за собой коренную ломку методов ведения подводной войны. Опознавание национальности судов по существу отпало, и каждый корабль мог быть признан за корабль противника. Вооружение английских торговых судов кормовой артиллерией для защиты от подлодок вынуждало последние к скрытым атакам. В случае обнаружения на судах артиллерийского вооружения лодки топили их торпедами, при отсутствии вооружения — всплывали и действовали по призовому праву. Это в свою очередь вызвало появление судов-ловушек, специальных судов для борьбы с подлодками. Эти суда имели наружный вид обычных торговых судов. Бои с такими судами для лодок были очень опасны и требовали сугубой осторожности при приближении к ним, так как, кроме замаскированной артиллерии, суда-ловушки были вооружены и торпедами.

Малочисленность лодок, начавших блокаду, требовала от командования особой заботливости об уменьшении риска потерь в лодочном составе, и поэтому, чтобы заблаговременно обнаружить вооружение торговых судов, лодкам приходилось вести артиллерийский обстрел их с дальних дистанций. Как известно, до войны подлодки не имели артиллерии, с началом же войны все подлодки были вооружены орудиями, калибр которых постепенно повышался. Новейшие лодки уже имели 105-*мм* орудия.

Вышедшая вслед за первыми лодками для действий в военной зоне *U-28* уничтожила ряд судов (21 тыс. *т*) исключительно артиллерийским огнем.

Таким образом, ряд более или менее успешных атак подводных лодок нарушил работу Северного патруля, от которого главным образом зависел успех английской блокады, 4 крейсера 10-й эскадры оказались запертыми в устье р. Кляйд и находились там до тех пор, пока не пришла полуфлотилия эсминцев из состава Большого флота.

Однако, эти успехи подводной блокады вновь были омрачены гибелью второй подлодки *U-12*, которая, идя курсом на Питерхэд, при неудачной атаке английского истребителя, была им протаранена.

Охота за этой лодкой продолжалась 4 суток. 6 марта она была впервые замечена тральщиком у Эбердина, на другой день ее заметила вооруженная яхта, сообщившая об этом по радио в Розайт. Для поисков лодки начальник дозорного района в Питерхэде выслал в море все суда. 8 марта лодка была дважды обнаружена. 9 марта тральщики понялись за ней, но атаковать не могли. Тогда начальник дозора выслал в море крейсер *Фирлес* с 13 эсминцами 4-й флотилии. Сведения о местонахождении лодки передавались с одного сигнального пункта на другой. Командир крейсера *Фирлес*, сопоставив все донесения, распределил соответственным образом свои миноносцы и приступил к поискам. 10 марта подлодка была обнаружена 3 миноносцами. Ближайшие к ней миноносцы открыли огонь, но лодка успела погрузиться. При появлении ее перископа в 0,5 каб. от одного из миноносцев последний ударил форштевнем в середину подлодки. Подлодка всплыла, и миноносцы открыли огонь. 10 человек команды, спасшихся с затонувшей лодки, были взяты в плен.

В начале марта вышла в свой последний поход *U-29* под командой Веддигена. 12 марта она потопила у о. Силли три парохода, и тихоходные дозорные суда не могли помешать ее операциям. На следующий день ею был потоплен четвертый пароход у о. Мэн. Кроме того, подлодка проявила свою деятельность и у юго-западной оконечности Ирландии, где до тех пор еще ни разу не было лодок.

Сообщения о постепенном расширении подводной опасности вызывали у англичан тревогу, тем более, что к этому времени подходили сроки отправки в Дарданеллы 29-й дивизии.

Вместе с тем, начиная с 15 марта, гидрофоны не переставали показывать присутствие подлодок и в районе Фирт-ов-Форт. Выход кораблей из Розайта был прекращен. Все это приводило англичан к заключению о наличии организованного нападения германских подлодок не только на британскую торговлю, но и на Большой флот.

Только к 18 марта, когда наступившие штормы не позволяли лодкам лежать на грунте, прекратились сообщения об их присутствии, и порт Розайт был открыт. Джеллико с эскадрами линейных кораблей вышел в море для тактических упражнений, но, вновь получив многочисленные донесения о замеченных в районе подлодках, решил сократить программу занятий.

Утром 18 марта Большой флот в составе 1-й, 2-й и 4-й эскадр находился на *WNW* от Пэнтландского пролива и шел зигзагами в строе фронта по-эскадренно, имея каждую дивизию в кильватерной колонне. Около полудня, когда флот находился в 50 милях от Фирт-ов-Форта—*Мальборо*, флагманский корабль 1-й эскадры, поднял сигнал «вижу подлодку впереди». В этот момент торпеда только что прошла под кормой его переднего мателота *Нептуна*. Перископ лодки был замечен на правом крамболе линкора *Дредноут*. Линкор повернул, и через 10 мин. его форштевень врезался

в подлодку. Через 1 — 2 мин. носовая часть лодки всплыла за кормой *Дредноута*. Это была *U-29*. Обогнув Англию с севера, она возвращалась из крейсерства и здесь нашла свою гибель. Ни один человек команды не спасся.

Этим закончился первый месяц подводной блокады. За это время Германия потеряла три лодки, Англия — один вспомогательный крейсер и 20 коммерческих пароходов.

Кроме *U-8*, *U-12* и *U-29*, погибла еще *U-37*, вышедшая из Гельголанда. Предполагается, что она была протаранена английским пароходом в восточной части Канала. *U-33*, вышедшая в Канал в конце марта, едва избежала таранного удара английского парохода *Брюссель*.

Итак, противолодочная охрана коммуникационной линии английской армии явно была недостаточна. Минные заграждения у Дувра не мешали проходу подлодок. На этих заграждениях часто происходили взрывы, вследствие несовершенного устройства мин. Мины не держались на глубине, большое число их сносилось и угрожало мореплаванию. Сигнальные сети также оказались мало действительными вследствие дефектов в поплавках и соединительных устройствах.

Сети стесняли мореплавание до того, что приходилось убирать их на ночь, а через некоторое время и вовсе упразднить за негодностью. Вследствие этого решено было поставить постоянную сеть поперек пролива от Фолкстона через банку Варн к мысу Гри-Не на протяжении 20 миль с двумя проходами с обоих концов [1].

В Дюнкирхене и Булони были организованы центры гидроавиации, назначение которой было наблюдать за движением подлодок, сигнализировать об их появлении патрулям и атаковать подлодки бомбами.

В поисках английского подводного дозора, постоянно наблюдавшего за Гельголандской бухтой, немецкие тральщики, миноносцы рыскали по всем направлениям, цеппелины и гидросамолеты непрерывно держались в воздухе.

Наиболее опасный район для английских судов представлял Бристольский канал, где оперировала *U-28*. Заняв позицию на пересечении путей, ведущих в Бристольский залив и канал св. Георга, 27 марта лодка потопила 3 парохода, а на следующий день атаковала еще 4, из которых один был потоплен.

Прегражденне доступа германским подлодкам в Ирландское море с севера могло быть осуществлено лишь подвижными силами. Несмотря на то, что ширина этого моря вдвое меньше Дуврского пролива, глубина его такова, что подлодки всегда могли пройти под сетью. Поэтому английская система противолодочной борьбы имела целью не столько преградить вход подлодкам, сколько заставить их оставаться в погруженном состоянии до истощения за-

[1] В связи с Дарданельской операцией изготовленные части сети были отправлены для установки в базе на о. Мудрос. Вследствие этого установка сетей в Канале не могла начаться раньше апреля.

рядки аккумуляторов. По всей ширине пролива и на 20 миль его протяжения 6 отрядов из 12 дрифтеров поддерживали постоянное наблюдение. Каждый из них тащил сеть длиною в 1 тыс. *м*. Два эсминца и абордажное судно ходили в зоне дрифтеров. Эта зона на 5 миль с севера патрулировалась яхтами из Бельфаста и на 5 миль с юга охранялась тремя отрядами рыбачьих судов.

Таким образом, на протяжении 30 миль подлодке было почти невозможно подняться, не будучи атакованной.

Но эта преграда северного входа в Ирландское море была осуществлена слишком поздно. Она была готова полностью только к августу, т. е. тогда, когда лодки надолго покинули эти воды и испытать действительность преграды не представлялось возможным.

Принцип этой преграды был принят и для охраны Отрантского пролива, когда германские подлодки обосновались в Каттаро.

В течение марта лодками был уничтожен ряд судов общим водоизмещением 89 517 *т*; в апреле — 40 640 *т*, а всего с начала войны 1 112 302 *т*.

Уменьшение тоннажа потопленных судов в апреле явилось следствием потери четырех лодок, ремонта потерпевших аварий и запрещения германского морского командования проходить лодкам Дуврским проливом.

С апреля начали свою боевую деятельность вступившие в строй малые подлодки типа *UB* фландрской флотилии. Однако, их дальнейшим операциям в мае помешали различные технические неисправности.

Районом действия этих лодок был Хуфден. Здесь все встречаемые ими суда были под нейтральными флагами, осмотр же этих судов в здешних условиях был настолько опасен, что начальник фландрской флотилии запретил его делать. За это время флотилия выяснила навигационные условия у рейда Доунс, изучила заграждение Дуврского пролива и имеющиеся там проходы, что являлось необходимой подготовительной работой для предстоящих операций подводных заградителей *UC*.

Подводные заградители *UC*, начавшие действовать в конце мая, упорно минировали устье Темзы и рейд Доунс. Имея в виду, что обнаружение одной-двух мин демаскировало бы все заграждение, поставленные рядами мины с подводных заградителей располагались небольшими банками или поодиночке, «засоряя» большие районы на вероятных курсах противника.

Излюбленным приемом была постановка банок мин по курсу непосредственно прошедшего тральщика с расчетом, что этот курс будет считаться безопасным от мин. Малое число мин требовало особой точности в их постановке. К тому же постановка мин у неприятельских берегов почти всегда была сопряжена с большой опасностью. Подводные заградители *UC* часто запутывались в сетях и освобождались от них с большим трудом.

Усовершенствование подводного заградителя шло в направлении снабжения его кроме мин и торпедными аппаратами (по три

штуки), чтобы, поставив заграждение, заградитель мог действовать как обыкновенная подлодка. Поэтому вскоре после вступления в строй малых подлодок, последовал новый заказ на вторую серию (от *UB-18* до *UB-47* и от *UC-16* до *UC-79*) несколько увеличенных и усовершенствованных лодок типа *UB* в 275 *т* и *UC* в 400 *т*.

Кроме малых заградителей было заказано 10 больших от *U-71* до *U-80* на 36 мин каждый и 5 лодок для Австрии (от *U-66* до *U-70*).

В начале апреля Дуврский патруль применил против немецких лодок две меры, которые в будущем получили большое развитие — заграждение фландрских баз германских подлодок и постановка глубоководных заграждений против подлодок, находящихся в погруженном состоянии.

8 апреля два судна, оборудованные для постановки сетей на большой скорости, сделали первый опыт перед Остенде. Они поставили 3 тыс. *м* сети в 20 мин., закончив постановку прежде, чем батареи противника успели открыть огонь.

Глубоководные заграждения были поставлены также и в местах вероятных проходов подлодок у берегов Англии: 24 апреля перед Бичи-Хэд и 2 мая перед Дортмутом. Однако, французы воспротивились постановке подобного заграждения в проходе, оставленном для мореплавания перед Кале, ссылаясь на недоброкачественность английских мин, представляющих опасность для плавания собственных судов.

Постановка этих заграждений имела целью прикрытие предстоявшей перевозки во Францию 3 дивизий «новой» армии Китченера, но... как раз перед этим германским подлодкам было запрещено входить в Канал, и все три дивизии (около 100 тыс. чел.) переправились на континент беспрепятственно.

8 же апреля, в день отправки из Авонмаута в Египет транспортов с головными эшелонами дивизии Пейтона, большие немецкие подлодки были обнаружены в Бристольском канале и у берегов Ирландии, т. е. в районе, откуда начиналось сообщение с Дарданеллами. Миноносцев для сопровождения транспортов нехватало, в результате один из транспортов с войсками был подорван у островов Силли, и ему с трудом удалось добраться до Куинстауна.

К концу апреля организация Вспомогательного патруля значительно окрепла. Общее число вспомогательных судов к этому времени достигло 1 500. Две трети дозорных судов и тральщиков были сосредоточены на севере Шотландии и в Северном море, охраняя флот. Сетевые дрифтеры почти полностью находились у Дувра, в западной части Канала и в Ирландском море, вместе с миноносцами. . . охраняя коммуникации армии и океанскую торговлю.

Слабым местом охраны являлся район, включавший южное побережье Ирландии и вход в канал св. Георга.

5. ПОТОПЛЕНИЕ *ЛУЗИТАНИИ*

30 апреля вышла в крейсерство к западным берегам Англии *U-20* с целью атаковать войсковые транспорты перед Ливерпулем. 5 мая она подошла к западным берегам Ирландии, 6-го потопила здесь 2 английских парохода, а 7-го пассажирский пароход *Лузитанию,* поддерживающий раз в месяц сообщение с Америкой. Потопив последней торпедой еще один грузовой пароход, *U-20* вернулась.

До сих пор не было еще случаев нападения подлодок на океанские пассажирские пароходы, но когда в начале мая выяснилось, что район у южного побережья Ирландии становится особенно опасным, охрана же этого района была наиболее слабой, возникло серьезное беспокойство за их судьбу и, в частности, за самый большой и быстроходный пароход *Лузитания,* приход которого ожидался в Куинстаун 7 мая [1]. Между прочим, инструкция английского Адмиралтейства рекомендовала всем океанским пассажирским пароходам не подходить к портам назначения ранее рассвета и в опасных местах итти не постоянным курсом, а зигзагами.

5 мая стало известно, что накануне подлодкой был атакован пароход у юго-западной оконечности Ирландии, о чем было сообщено *Лузитании* и выслан дозор в упрожаемый район. Вечером там был взорван парусник, а 6 мая — пароход и через несколько часов — другой, в южной части Куинстаунского района. В течение дня поступило несколько донесений о появлении подлодок поблизости Куинстауна. По радио было передано на все пароходы в море и еще раз на *Лузитанию* предупреждение — держаться дальше от берега. В дозоре в это время находилось лишь 10 судов, базировавшихся на Куинстаун.

Утром 7 мая были получены новые сообщения о подлодках, замеченных наблюдательными постами на побережье у мыса Клир. В 11 ч. 25 м. *Лузитании* было послано новое радиосообщение о появлении подлодки как раз в тот момент, когда пароход входил в угрожаемый район. Отсюда видно, что и Адмиралтейство и *Лузитания* знали об опасности, упрожавшей последней, знали о наличии подлодок в опасном районе. Адмиралтейство знало и то, что охрана района — наиболее слабая. Ожидая нападения на *Лузитанию* и беспокоясь о ее судьбе, Адмиралтейство приняло меры, выразившиеся лишь в радиосообщениях о подлодках и в высылке дозора в составе 10 судов, которые «рассыпались» на большом пространстве, вместо того чтобы встретить и охранять *Лузитанию* при входе ее в опасный район. Что *Лузитания* могла быть сохранена, явствует из того факта, что, невзирая на постоянное наличие подлодок в этом районе, из вой-

[1] Накануне выхода *Лузитании* из Нью-Йорка в американских газетах появилось сообщение от германского правительства, предупреждавшее пассажиров о грозящей опасности.

ковых транспортов, уходивших отсюда в Средиземное море, только один был подорван.

Меры, принятые Адмиралтейством, были явно недостаточны. Замеченные подлодки не подверглись никаким атакам и преследованиям. Не было выслано ни одного миноносца. Очевидно, организация охраны была неправильна и использование громадных средств было нецелесообразно. Однако, к этому выводу англичане пришли только через полтора года.

В 2 ч. 15 м. у борта парохода раздался взрыв. С *Лузитании* никто не заметил торпеды, но след ее видел один из дозорных моторных катеров. Торпеда была выпущена с расстояния 200—500 *м*. Вслед за первым взрывом произошел второй, и пароход стал быстро крениться [1]. После взрыва *Лузитания* повернула к берегу, но машины остановились, и через 20 мин. пароход затонул с высоко поднятой кормой. С первым сигналом все находившиеся поблизости суда бросились к месту катастрофы. Спасти удалось немногих. Из 2 тыс. пассажиров погибло 1.198 чел., в том числе около 100 американцев.

Потопление *Лузитании* вызвало огромное возмущение в Англии и Америке, раздуваемое прессой обеих стран, а также серьезные политические трения Германии с Америкой. Америка требовала гарантии свободного и безопасного передвижения американских граждан, даже и в запрещенных зонах, на судах союзников, если эти суда не прибегают к сопротивлению. При задержании нейтральных судов потопление их допускалось лишь после нахождения на них военной контрабанды.

В результате длительных дипломатических переговоров и внутренних разногласий последовали вторичные уступки со стороны Германии и был отдан приказ (5 июня) не атаковывать никаких пассажирских пароходов, даже неприятельских. Отныне нейтральные суда и неприятельские пассажирские пароходы не могли подвергаться нападению, и объектами германских подлодок остались только грузовые, рыболовные и каботажные суда противника.

Признание требований Америки и ряд неясных и противоречивых распоряжений, отдаваемых подлодкам, порождали новые недоразумения, так как командиры подлодок фактически не были в состоянии отличать все пассажирские суда от грузовых.

6. ПОХОД *U-21* В СРЕДИЗЕМНОЕ МОРЕ

После бомбардировки дарданельских фортов англо-французским флотом 19 февраля 1915 г. адмирал Сушон просил австрийское командование выслать несколько подлодок. Энвер-паша со своей стороны хлопотал о покупке 3 австрийских подлодок. Ввиду отказа австрийцев, несмотря на ходатайство германского посла

[1] Причина второго взрыва объясняется наличием на борту *Лузитании* груза в 5 тыс. ящиков ружейных патронов, как это было доказано судебным следствием 3 года спустя после катастрофы.

в Константинополе, Германия решила немедленно послать несколько своих подлодок. В результате 13 марта последовало распоряжение о посылке в Средиземное море подлодки *U-21* [1].

Ввиду необходимости некоторых переделок и приспособлений лодки для дальнего похода, а также организации снабжения, которое было поручено германскому агенту в Испании, подготовка *U-21* к походу заняла свыше месяца. Пароход *Марсала*, купленный германским агентом в Бильбао, взял груз горючего и ждал 40 дней в Рио-Коркубионе. 25 апреля *U-21* вышла из Эмдена и, обогнув Оркнейские острова, 2 мая встретила *Марсалу* перед мысом Финистерре. После обмена опознательными пароход провел лодку в Рио-Коркубион, где ночью снабдил ее 18 *т* горючего. Однако, днем, выйдя в море, *U-21* обнаружила, что горючее негодно. Оставшихся 26 *т* прежнего горючего, при условии благоприятной погоды, как раз хватило бы до Каттаро. Но была возможность вернуться и в Германию через Английский канал. Этот путь был даже короче, но пришлось бы считаться с дурной погодой и всякого рода неприятельским противодействием. Командир лодки Херзинг решил итти дальше. 6 мая на рассвете, когда английские дозорные эсминцы отошли к северу для смены, он прошел Гибралтар в надводном положении. У о. Альборан *U-21* вынуждена была уйти в воду от 2 миноносцев, обстрелявших ее перископ; 9 мая она уходила в воду от парохода, пытавшегося ее таранить; 11 мая ее обнаружили и долго преследовали 2 французских миноносца; 13 мая она добралась до Каттаро, имея всего 0,5 *т* горючего.

7. ОПЕРАЦИИ АВСТРИЙСКИХ ПОДЛОДОК В АДРИАТИКЕ

О появлении немецких подлодок в Средиземном море англичане узнали в конце апреля. В это же время усилилась деятельность австрийских подлодок в Адриатике и настолько, что заставила французов ослабить блокаду.

В ночь на 27 апреля французский крейсер *Леон Гамбетта*, находившийся в дозоре у берегов Италии в 20 милях от мыса М. ди Леука, послал шлюпку для осмотра парусника. Не успела шлюпка возвратиться, как в крейсер попала торпеда, выпущенная *U-5*. Подлодка была в крейсерстве уже 3 дня и в течение суток следила за движением французского крейсера. Тихое море заставило ее отказаться от дневной атаки, поэтому она заняла позицию у мыса М. ди Леука с расчетом, что неприятель в полночь окажется к западу от подлодки против полной луны. Подлодка выпустила торпеду с расстояния 400—500 *м*, через 10 сек. — вто-

[1] Малые подлодки: *UB-8*, *UB-7*, *UB-1*, *UB-3*, *UB-14*, *UB-15*, *UC-12*, *UC-13*, *UC-14*, *UC-15*, были посланы в Пола в разобранном виде и там были собраны германскими специалистами. Они образовали ядро германской флотилии в Адриатике и ко времени объявления Италией войны Австрии (23 мая 1915 г.) базировались на Каттаро.

рую, а еще через 10 мин. крейсер затонул. Через 40 мин. подошли из Бриндизи 2 миноносца, которые спасли 27 человек.

В то время Средиземное море кишело различными воинскими транспортами. Ободренные успехом, подлодки стали показываться уже у Корфу, а 6 мая у Кефалонии появился новейший австрийский крейсер.

Ввиду того, что незадолго перед гибелью *Леон Гамбетта* крейсер *Вальдек Руссо* едва не подвергся такой же участи, было решено держать крейсера мористее, а у берегов оставлять только миноносцы. Таким образом, усиленная активность австрийского флота явилась причиной изменения дислокации морских сил Средиземного моря.

8. ПОПЫТКА СОВМЕСТНЫХ ДЕЙСТВИЙ ПОДЛОДОК С ФЛОТОМ

17 мая германский флот вышел в море, имея целью постановку минного заграждения. В походе приняли участие подлодки *U-19* и *U-25*. Им было приказано занять позиции между выдвинутыми вперед линейными крейсерами и главными силами, так как такое расположение являлось наиболее выгодным для атаки неприятельских сил в случае их появления. Количественный состав подлодок для совместных действий с флотом был явно недостаточен. «Если бы вместо этой операции наш флот пошел к неприятельским берегам и имел при себе хоть дюжину лодок, то можно было бы ожидать большего успеха»[1]. Во всяком случае это уже был шаг в использовании лодок совместно с флотом. Впоследствии, в 1916 г., этот метод получил дальнейшее развитие.

К этому времени на лодки были поставлены новые перископы с малым диаметром верхней трубы. На очереди стоял вопрос о введении надежных опознательных знаков для безошибочного распознавания надводными кораблями своих лодок, находящихся в подводном положении. Опыты этих нововведений в широких размерах и с благоприятными результатами были произведены на Боркумском рейде.

Выходы германского флота за последнее время имели, главным образом, целью постановку минных заграждений. Однако, мины быстро обнаруживались рыбаками и вытраливались англичанами. Для германских же лодок, пересекавших Северное море вдоль и поперек, они являлись помехой. В итоге, по просьбе командующих подводными флотилиями, такие постановки мин были прекращены.

Между прочим, *U-23* установила, что объявленные неприятельские многочисленные минные заграждения в районе восточного побережья в действительности не существуют, и опубликование англичанами ложных сведений о наличии этих заграждений, по-

[1] Гайер, „Германские подводные лодки в войну 1914—1918 гг.", стр. 36.

видимому, имело целью предотвратить обстрел побережья германскими крейсерами.

В середине мая между Розайтом и устьем Темзы, не считая судов Вспомогательного патруля, находилось 30 английских подлодок, 2 флотилии охранных (прибрежных) миноносцев и 2 флотилии дозорных миноносцев, общее число которых доходило до 50. Кроме того, подлодки и миноносцы имелись в Гарвиче, а на Розайт и Кромарти базировались 3 флотилии миноносцев Большого флота. И все же миноносцев нехватало. Заказанные в сентябре и ноябре 1914 г. 50 миноносцев еще не были готовы. Вся система обороны и борьбы с немецкими подлодками и заградителями была неудовлетворительна. Число потопленного тоннажа с каждым месяцем росло.

В мае было потоплено 53 торговых судна с общим тоннажем 107 515 *т*, причем не было потоплено ни одной лодки. Росла угроза морским сообщениям с Дарданеллами.

9. ОПЕРАЦИИ ГЕРМАНСКИХ ПОДЛОДОК У ДАРДАНЕЛЛ

В связи с операциями союзного флота у Дарданелл для германских подлодок явились ценные объекты атак в виде боевых кораблей и войсковых транспортов. Почти полное отсутствие противолодочных средств открыло широкое поле для операций против морской торговли в Средиземном море. По получении сведений о появлении германских подлодок в Средиземном море, англичане 16 мая могли послать туда из Ламанша только 10 рыбачьих судов.

U-21, произведя в Каттаро необходимый ремонт, 20 мая направилась из Адриатики в Эгейское море. 24-го она прошла мимо русского крейсера *Аскольда,* стоявшего у Дедеагача. Но командир лодки Херзинг пренебрег верным успехом, не желая себя обнаруживать. 25 мая он был у Дарданелл среди английских броненосцев. При попытке у мыса Хэллес атаковать *Суифтшер,* стоявший на якоре, *U-21* была обнаружена и обстреляна, после чего пошла вдоль берега, выпустив торпеду по линкору *Венженс,* счастливо уклонившемуся от нее, и направилась к Габа-Тепе. Здесь находился линкор *Триумф,* держась на ходу с опущенными сетями и задраенными переборками. С 300 *м* *U-21* выпустила в него торпеду, снабженную ножницами для разрезания сетей. Через 10 мин. после взрыва *Триумф* перевернулся, но полчаса еще держался на плаву. Погибло 78 человек.

Всплывшая для наблюдения *U-21* была немедленно атакована и спаслась только тем, что, свернув на подорванный корабль, нырнула под него, пока тот медленно тонул. Это оказалось наилучшим способом избегнуть преследования.

Потеря *Триумфа* была тяжелым ударом. Помимо морального впечатления, метод атаки подлодки весьма усложнял снабжение боевых участков и ставил перед фактом невозможности постоянной поддержки десантов артиллерийским огнем линкоров.

Все корабли на ночь были отозваны в базы, и их места заняли миноносцы. В общем повторялась та же картина, что и на Северном море и в Балтике.

На следующий день при входе в пролив подлодка встретила фр. кр. *Жорегиберри*. Но французский корабль во-время увернулся от торпед и прошел над самой лодкой. 27 мая *U-21* потопила линкор *Маджестик*. Считая, что существовавшие меры защиты недостаточны и что главным объектом германских подлодок являются линейные корабли, *Маджестик* стал среди пароходов, выгружавших боевые запасы для южных участков, ближе к берегу. За линией транспортов находился дозор миноносцев, а при входе в пролив — дозор тральщиков.

После восхода солнца в 2 кабельтовых от *Маджестика* был замечен перископ, по которому сразу же был открыт огонь. Но одновременно с этим в одном из промежутков между стоящими транспортами показался след торпеды. «Более удачный выстрел трудно себе представить. Торпеда прошла сети, как через масло, и попала в середину цели. За первой торпедой последовала вторая, столь же успешно, и через 7 мин. *Маджестик* перевернулся. Погибло около 40 человек».

Многие сотни турецких солдат видели панику, овладевшую теми самыми кораблями, которых они так боялись. Тысячи английских солдат были свидетелями этой паники и видели гибель кораблей. Они прекрасно понимали, что отныне для поддержки высаженного десанта остаются лишь крейсера и миноносцы.

Транспорты не могли более оставаться на якоре у побережий высадки и там выгружать боевые запасы и продовольствие на мелкие суда. Единственным безопасным якорным местом оставался о. Мудрос. Выгрузку транспортов пришлось перенести туда и установить там боны, предназначавшиеся для заграждения входа в Дарданеллы.

Союзники вынуждены были совершенно реорганизовать систему снабжения.

Тральщикам и другим вспомогательным судам пришлось делать рейсы в 50—60 миль вместо 5—6 миль.

Угроза коммуникации союзников сказалась на всем ходе Дарданельской операции.

Пришлось организовать вспомогательную базу на Имбросе, спешно организовать охрану не только боевых кораблей, но и баз, от атак подлодок, спрятать линейные корабли в базы, перевозки производить ночью. В результате артиллерийская поддержка высаженной на сушу армии была ослаблена. Все выгоды поддержки флотом продвижения армии на полуострове, ради чего и было избрано направление в лоб на неприятельские твердыни

Ачи-Бабы, были аннулированы. Пришлось думать о замене линкоров, в срочном порядке высылать мониторы в Средиземное море и создавать разнообразные противолодочные средства. Подводная опасность распространялась на все Средиземное море и сразу повела к коренному изменению практиковавшихся доселе «спокойных» методов ведения войны как в Эгейском и Адриатическом морях, так и на всем протяжении Средиземного моря, по которому проходили важнейшие пути сообщения. И здесь началась подводная торговая война. Отсутствие противолодочных средств на всех путях давало возможность германским подлодкам находить обильную жатву и притом без всяких политических конфликтов, так как с выступлением Италии на этом бассейне почти не осталось нейтральных стран.

Цель посылки германских подлодок в Средиземное море первоначально была исключительно военная — оказание помощи Турции и Австрии. Но первые события поразили своею неожиданностью и вызвали настоящую панику.

Пароходные компании требовали инструкций для своих судов. Командующий войсками Северной Африки требовал образования конвоев. Британское Адмиралтейство напоминало французскому морскому командованию, что на нем лежит ответственность за безопасность путей в Средиземном море. Главнокомандующий французским флотом был вынужден лишить себя 2 флотилий эсминцев в пользу Италии (по англо-французско-итальянской морской конвенции 10 мая 1915 г.) и 1 флотилии, переданной в подчинение английскому командованию в Дарданеллах. Таким образом, для охраны эскадры, а тем более для охраны путей у него почти не осталось миноносцев, и он вынужден был использовать для этой цели легкие крейсера, несмотря на риск, сопряженный с действием этих судов. Поиски подлодок малым числом легких судов оказывались безуспешными, а присланных в Средиземное море двух десятков рыбачьих судов было совершенно недостаточно [1].

5 июня *U-21* вошла в Золотой Рог.

Еще до ее прихода из Пола в Дарданеллы были отправлены *UB-3, UB-8* и *UB-7*. Из них *UB-3* погибла вблизи Смирны, *UB-7* пришла в Еникале 31 мая и *UB-8* — в Константинополь 4 июня. Подлодки, присланные в Пола в разобранном виде, базировались на Пола и Каттаро. *UB-15* потопила 10 июня итальянскую подлодку *Медуза*. *UC-13, UC-14, UC-15*, не имея на себе вооружения, в течение лета были отправлены в Константинополь с принятым в Пола грузом около 30 *т* боевых материалов для Турции. Теперь же они требовали длительного ремонта моторов. Впоследствии эти лодки были вооружены.

[1] Большие, но напрасные усилия, были направлены союзниками к отысканию центров снабжения германских подлодок в Средиземном море. Указывались различные пункты, где якобы существовали склады горючего (Корфу и др.). Англичане настаивали на учреждении специального наблюдения на Балеарских островах.

10. ОПЕРАЦИИ АНГЛИЙСКИХ ПОДЛОДОК В МРАМОРНОМ МОРЕ

18 мая из Мраморного моря возвратилась к эскадре английская подлодка *Е-14*, действовавшая на турецких путях сообщения. Получив от командира *Е-14* подробные сведения, 19 мая прошла в Мраморное море с тою же целью английская подлодка *Е-11*. Она атаковала миноносец, стоявший на якоре, выпустив в него торпеду. Однако, миноносец первым же снарядом повредил ее перископ и заставил лодку отойти. 24 мая *Е-11* подрывными патронами уничтожила небольшой пароход и подорвала торпедой еще один транспорт. Наконец, 25 мая ею было подорвано стоявшее у стенки арсенала в Константинополе старое судно, которое турки успели отвести на мелкое место. На набережных началась паника, войска с транспортов высаживались обратно на берег; сообщение Константинополя с Галлиполи временно прекратилось. В последующие дни *Е-11* неоднократно атаковала встречавшиеся ей транспорты и пароходы, из которых были потоплены еще два. Не имея артиллерийского вооружения, лодка действовала торпедами. Из 12 выпущенных торпед, 3 не попали, 1 не взорвалась. Некоторые поврежденные суда турки успевали отбуксировывать к берегу.

Связь с подлодкой поддерживал по радио специальный миноносец, находящийся в заливе Сарос. Пробыв в крейсерстве до 7 июня, на обратном пути у Нагары *Е-11* взорвала турецкий транспорт, но, проходя под заграждением, зацепила за форштевень минреп с сорванной миной. Уйдя носом в воду и дав задний ход, лодке удалось освободиться от опасного спутника.

В последние дни пребывания *Е-11* в Мраморном море в Константинополь пришли 4 июня *UB-8* и 5 июня — *U-21*.

Итак, пребывание подлодок *Е-14* и *Е-11* в Мраморном море несомненно затруднило турецкие сообщения, так как доставка людей и воинских грузов производилась с этого момента лишь на мелких судах и в ночное время. Количество турецких транспортов было ограничено. Заменить потопленные суда или отремонтировать поврежденные турки не имели возможности. Отсюда вся тяжесть перевозок легла на сухопутный транспорт, средства которого были примитивны.

Железной дороги на Галлиполи не было, а ближайшая станция от Булаира отстояла на 50 миль.

Ход событий на Галлипольском полуострове в начале мая свидетельствовал о крушении английских планов. Решение английского военного совета от 14 мая продолжать Дарданельскую операцию и посылка Черчиллем в Дарданеллы мониторов, без которых «Балтийский проект» Фишера не мог осуществиться, побудило последнего, все время отрицательно относившегося к дарданельской экспедиции, 15 мая уйти в отставку. Вслед за

ним под давлением общественного мнения ушел и Черчилль, как инициатор неудавшейся дарданельской экспедиции.

После образования коалиционного правительства военный совет собрался лишь 7 июня, когда было решено послать Гамильтону две дивизии «новой армии», по мере готовности которой нервность, вызванная призраком германского вторжения, начинала утихать.

Однако, положение с транспортными средствами принимало весьма острые формы. Война начинала сказываться на торговом флоте союзников — тоннажа нехватало, плавание к Дарданеллам занимало много времени, транспорты задерживались и не успевали возвращаться к сроку. Угроза нападения подводных лодок требовала конвоев, и транспорты могли выходить лишь тогда, когда можно было получить для их охраны все те же перегруженные работой миноносцы, которые отвлекались частыми вызовами в связи с появлением подлодки или в связи с оказанием помощи торговым судам, атакованным подлодками.

11. ОПЕРАЦИИ ФЛАНДРСКИХ ПОДЛОДОК

На основании наблюдений и сведений, собранных фландрскими подлодками за истекшие месяцы, германским морским министерством были изданы «Инструкции для плавания подлодок». Эти инструкции содержали указания мест, где лодки могли отдыхать на грунте, и вместе с тем служили лоцией для плавания по Ламаншу до Бреста и островов Силли. Эта подготовительная работа по изучению театра, его навигационных условий и искусственных преград имела важное значение для предстоящих операций подводных заградителей.

Начальник фландрской флотилии считал, что имеющихся сведений и наблюдений вполне достаточно для того, чтобы сделать попытку проникнуть за заграждения. В результате этого в первой половине июня подлодка *UB-6*, снабженная ножницами для прорезания сетей, следуя ночью за пароходом, прошла заграждение, достигла Булони и вернулась тем же путем обратно. Однако, предпринятый затем большой рейд в Ламанш одновременно четырьмя фландрскими подлодками не имел успеха из-за неблагоприятной погоды, особых предосторожностей противника и слабых двигателей этих подлодок. Одна из лодок имела серьезное повреждение машины. С большим трудом она добралась до банки Рюйтинген, где и была взята на буксир.

Германский морской генеральный штаб разработал план операции подлодок в направлении Фирт-ов-Форта против боевых судов Большого флота.

В первой половине июня подлодки, действующие в Северном море, получили инструкции, по которым каждая должна была работать в своем 60-мильном секторе. Одной из лодок (*U-38*) был подорван английский броненосный крейсер *Роксборо*.

Однако, с первых же дней обнаружилось, что личный состав некоторых лодок был недостаточно натренирован для этой суровой работы.

Наряду с главной задачей—атаковать военные объекты—подлодки вели также крейсерские операции, состоявшие в уничтожении мелких рыболовных судов и пароходов.

Систематическое уничтожение этих судов навело британское адмиралтейство на мысль включить в их группы вооруженные рыбачьи суда и подлодки, могущие оказать сопротивление нападению.

12. ПОЯВЛЕНИЕ СУДОВ-ЛОВУШЕК И БОРЬБА С НИМИ

С июня вводится в действие новое средство борьбы с подлодками — суда-ловушки. Это средство оправдало свое назначение, главным образом, из-за ограничительных приказов, заставлявших лодки всплывать для осмотра судов. Из 12 погибших подлодок от этого нового средства наибольшее число приходится именно на 1915 г.

5 июня на широте Питерхэда подлодка *U-14* оказалась вблизи одного из таких судов-ловушек, тащившего сеть посреди рыбачьих судов. Подлодка подверглась обстрелу с него и после нескольких попаданий потеряла ход. Другое такое же судно протаранило лодку. 23 июня подлодка *U-40* была потоплена английской подлодкой *C-24*, шедшей на буксире судна-ловушки. Таким образом, командиры лодок *U-14* и *U-40*, выйдя в свой первый боевой поход, не сумели учесть всех хитростей противника, за что и поплатились.

19 июля подлодка *U-16* к северу от Доггер-Банки наткнулась на судно-ловушку, замаскированное под норвежский грузовик.

На приказ остановиться «грузовик» открыл огонь из 76-*мм* и 57-*мм* орудий. *U-16* стремительно погрузилась на 60 *м*. Электролит из аккумуляторов разлился. Всплыв на поверхность, лодка снова была обстреляна, что заставило ее вновь погрузиться на 75 *м*. Бомба причинила лодке сильное сотрясение, от которого она села кормой на дно. Освободившись от предохранительного груза, лодка медленно стала подниматься и, наконец, показалась на поверхности. К счастью для нее судно-ловушка потеряло ее след. Лодка имела дифферент на корму в 20°. Опорожнив цистерны с горючим, лодка довела дифферент до 6° и 22 июля добралась до Гельголанда.

20 июля в широте о. Фэйр погибла *U-23* от судна-ловушки, ведшего на буксире английскую подлодку *C-27*. Обстреляв судно, *U-23* остановилась в 500 *м* от него и увидела след торпеды за кормой. При попытке перейти на другую сторону лодка была обстреляна судном-ловушкой и второй торпедой с *C-27* взорвана. В течение ½ мин. лодка затонула.

24 июля в 10 милях от о. Рона (северо-западное побережье Шотландии) *U-36* встретила какое-то судно, по виду — английский угольщик. С расстояния 3 миль лодка открыла по нему огонь и потребовала остановки. Угольщик стал спускать шлюпки, но, когда лодка подошла к нему на 600 *м*, угольщик открыл огонь из своих двух орудий.

От полученной пробоины в корме лодка погрузилась носом вверх и затонула в несколько минут.

19 августа английское судно-ловушка *Баралонг*, идя под американским флагом и имея нарисованные американские флаги на бортах, увидела у южного побережья Ирландии *U-27*, которая стояла около большого английского парохода *Никожен* и ждала в надводном положении высадки экипажа, чтобы затем потопить пароход.

Подойдя к лодке под американским флагом и открыв по ней огонь, *Баралонг* поднял английский флаг.

Лодка была потоплена в несколько минут. Несколько человек с *U-27* успели вплавь добраться до *Никожен*. Командир *Баралонга* послал за ними вооруженный отряд, и после долгих поисков на пароходе все немцы были перебиты.

Этот краткий обзор характеризует приемы судов-ловушек и те опасности, которые угрожали подлодкам при ведении подводной войны по призовому праву.

Однако, невзирая на такие условия, командир подлодки *U-38* Валентинер в течение 5 дней августа потопил в проливе св. Георга у Бристольского залива и у Уэссана 22 парохода, 5 траулеров и 3 парусника (всего 70 тыс. *т*). Такой успех объясняется тем, что Валентинер, главным образом, действовал артиллерией (8,8 *см* оруд.), используя туманную погоду; торпеды же применялись им лишь в тех случаях, когда нужно было немедленно топить пароходы ввиду приближения сторожевых кораблей.

13. ПОТОПЛЕНИЕ *АРАБИКА*

В августе случилось событие, резко изменившее ход и методы ведения подводной войны в водах, омывающих Великобританию.

Это было потопление парохода *Арабик* подлодкой *U-24*.

Обогнув Англию с севера и войдя в Ирландское море, 16 августа лодка уничтожила бензольную фабрику у Гаррингтона, после чего, пройдя проливом св. Георга, 19 августа лодка остановила пароход *Денсли* и ждала посадки команды на шлюпки, чтобы затем потопить его артиллерией. Заметив быстро идущий зигзагами какой-то пароход без флага и опасаясь ловушки, лодка погрузилась выпустив в него торпеду, от которой пароход начал быстро тонуть.

Командир подлодки, не будучи в состоянии установить название своей жертвы, из опасения появления сторожевых судов, не всплывая, ушел из района гибели парохода.

Пароход оказался *Арабиком*, принадлежавшим компании Уайт-Стар. Он вышел из Ливерпуля в Нью-Йорк, имея на борту 170 пассажиров, среди которых находились американцы. В числе 39 погибших было трое американцев. В связи с этим инцидентом в результате внутренних разногласий и дипломатических переговоров с Америкой было решено не топить пассажирских пароходов — ни больших, ни малых раньше, чем пассажирам и командам не будет дана возможность спастись. Это еще более усложнило положение командиров подлодок, так как если раньше они могли легко опознавать небольшое количество имеющихся больших пароходов, то отличать все малые пассажирские пароходы от грузовых стало в высшей степени затруднительно.

26 августа в германской Главной квартире состоялось совещание по обсуждению мер, необходимых для предотвращения враждебных действий США.

В силу создавшейся политической обстановки, требующей особой осторожности по отношению к Америке, начальник морского генерального штаба предложил временно прекратить действия подлодок у западного побережья Англии и перевести освободившиеся подлодки в Средиземное море. Но он протестовал против составленного канцлером сообщения Америке, что командирам лодок отдано приказание не топить никаких пассажирских пароходов прежде, чем не будет дана возможность спастись пассажирам и команде.

Начальник морского генерального штаба (Бахман) и морской министр (Тирпиц) настаивали на том, что нельзя уступать Америке, что уступчивость принесет Германии вред и с политической точки зрения и с точки зрения военных соображений, указывая на невозможность ведения подводной войны в таких условиях. Кайзер решил сообщение Америке, составленное канцлером, не посылать, но канцлер на другой день переубедил кайзера, и сообщение было все-таки послано. Тирпиц и Бахман подали в отставку. Отставка первого была отклонена, но ему было указано, что его совместная с канцлером работа по морским вопросам исключается. Вместо Бахмана начальником морского генерального штаба был назначен Хольцендорф.

Командующий флотом адмирал Поль, также считая принятое решение невыполнимым, подал в отставку, но получил ответ от начальника морского кабинета с указанием, что кайзер запретил критиковать его действия, основанные на полном знании военной и политической обстановки.

30 августа флоту было передано приказание не топить никаких пассажирских пароходов, не предоставив возможности к спасению их пассажиров и личного состава.

Командующий флотом ввиду указанных ограничений в деятельности подлодок решил прекратить их посылку к западным берегам Англии и в Ирландское море, и районами их операций остались лишь Северное море, Английский канал и Средиземное море, куда вместе с появлением новых подлодок начал перемещаться центр тяжести подводной войны против торговли.

Однако, еще в сентябре *U-20* совершила успешный поход к западному побережью Англии и берегам Франции и уничтожила свыше 36 тыс. тонн, а за пять походов, совершенных ею, было уничтожено около 115 тыс. *т*. *U-20* в это время установила новый рекорд дальности связи. Переговоры ее с крейсером *Аркона* велись с расстояния 575 миль.

В этом же месяце погибли 2 немецких подлодки: *U-41* и *U-6*, первая от судна-ловушки, вторая была потоплена английской подлодкой *E-16* у берегов Норвегии, когда *U-6* находилась в надводном положении и производила зарядку аккумуляторов. Густой белый дым, даваемый керосиновыми двигателями, делал ее хорошей мишенью.

Этот успех английской подлодки против лодки неприятеля имел большое значение для ведения таких же операций и в дальнейшем.

Потопление американского парохода *Хеспириен* вызвало новый политический инцидент, последствием которого было распоряжение германской Главной квартиры о приостановке подводной торговой войны в районах к западу от Англии и в Канале. В Северном море предписывалось действовать только по призовому праву, что побудило морское командование вообще прекратить торговую войну в северных водах.

С 20 сентября в Северном море для ведения торговой войны подлодки больше не появлялись. В этот день был опубликован приказ кайзера, по которому все операции подлодок у западного побережья Англии и в английском Канале прекращались и тем заканчивалась объявленная 4 февраля 1915 г. подводная блокада Англии.

14. РЕЗУЛЬТАТЫ ПОДВОДНОЙ БЛОКАДЫ

Результаты семимесячной подводной блокады выразились в следующих цифрах: тоннаж потопленных судов составлял около 784 тыс. *т;* подлодок погибло 15, вступило в строй за это время — 42.

Второй период подводной войны — ограниченной подводной войны против морской торговли, или подводной блокады Англии, — не оправдал ожиданий и не вскрыл в полной мере возможностей подлодок на практике.

В этот период, кроме введения новых и улучшенных средств борьбы (подводные заградители, улучшенный тип подлодок, вооружение торговых судов, суда-ловушки), применялись новые приемы и способы ведения подводной войны и усовершенствовались средства и методы противолодочной борьбы.

Потопление 784 тыс. т, а в общей сложности с начала войны около 1 300 тыс. т представляло сравнительно небольшой процент всего коммерческого тоннажа Англии (около $^1/_{20}$ и не могло отразиться более или менее ощутительно на снабжении Англии, особенно в первое время, а могло лишь побудить ее к изысканию средств против подводной опасности.

Потеря же 22 подлодок из 70, т. е. почти $^1/_3$, была весьма чувствительна для Германии, особенно при ее малых перспективах на быстрый прирост числа подлодок в будущем ввиду отсутствия плана строительства подлодок и пока еще медленных темпов их постройки ($1^1/_2$ года).

Политические результаты подводной войны против торговли и связанная с ней дипломатическая борьба также были неутешительны для Германии.

Обострение отношения с нейтральными, главным образом с Америкой, приводило к колебаниям и отступлениям германской политики в подводной войне, к колебаниям в оперативных решениях, которые отражались на методах ведения подводной войны.

Злоупотребление нейтральным флагом, применение судов-ловушек и вооружение торговых судов вполне «оправдало» себя на опыте противолодочной борьбы.

Ограничение боевой деятельности подлодок рамками призового права обусловливало необходимость осматривать торговые суда раньше, чем их атаковывать, что влекло за собой риск или потерю подлодок и сводило всю операцию к ничтожным результатам.

Для немецкого командования стало ясно, что характер средств подводной войны находится в полном «противоречии» с предписанными методами ведения операций подлодок в рамках призового права.

С другой стороны, опасение восстановить против себя нейтральных, главным образом Америку, ставило перед германским правительством дилемму, попытки разрешить которую привели к острой борьбе не только внутри морского ведомства, но и между высшим морским командованием и политическим руководством.

Колебания политики Германии в подводной войне под воздействием протестов и угроз со стороны Америки, длинный ряд противоречивых распоряжений, ограничивающих и стесняющих деятельность подлодок и как результат этого — перерывы и ослабление подводной войны — давали время противнику для развития противолодочных средств.

Стремление найти компромисс между крайними решениями, колебания и полумеры объясняются неуверенностью политического руководства в возможностях и успехах подлодок, не имевших еще достаточно боевого опыта.

Первый удар подводной войне при самом ее объявлении был нанесен протестом Америки. Результатом этого был приказ щадить нейтральных в запретной зоне.

Протесты Америки после потопления *Лузитании* и резкая нота после потопления *Арабика* вызвали приказ щадить пассажирские пароходы не только большие, но и малые.

Это нанесло второй удар подводной войне, не только ограничив объекты атак подлодок и, следовательно, размеры уничтожаемого тоннажа, но и в еще большей степени увеличив риск и опасность для самих подлодок. Отличать небольшие пассажирские пароходы от грузовых было чрезвычайно трудно.

Когда в Англии был отдан секретный приказ торговым судам пользоваться нейтральным флагом и таранить подлодки, опознание национальности и осмотр судов по призовому праву становились для подлодок невозможными. Каждый корабль мог оказаться враждебным и в то же время действие каждой лодки могло оказаться ошибочным.

Новые условия борьбы неизбежно должны были привести к коренной ломке методов ведения подводной войны и к усилению трений с Америкой. Германское правительство, став на путь уступок Америке и ограничений деятельности подлодок, в конце концов вынуждено было отказаться от подводной блокады.

Малочисленность подлодок, на которые была возложена задача подводной блокады, настойчиво требовала использования их с наибольшей эффективностью. Между тем, ограничительные и противоречивые распоряжения в высшей степени понижали их боевую эффективность.

Дополнительные и разъяснительные распоряжения и инструкции были столь многочисленны, что командир подлодки, встретив «купца», должен был разбираться в целом ворохе инструкций, часто противоречивых, чтобы решить, может ли он его топить или нет. При этом часто командир приходил к заключению, что как бы он ни поступил, совершенно неизбежна погрешность против какой-либо инструкции.

Подсчет числа осмотренных и отпущенных согласно инструкциям торговых судов показывал, что тоннаж отпущенных больше чем вдвое превышал тоннаж потопленных.

Отсюда ясно, какими возможностями обладали подлодки на этом этапе борьбы, если бы их действия не были стеснены ограничительными распоряжениями.

Для штабов самой трудной работой было установление правильности действий командиров подлодок.

Малое число подлодок (3—4), начавших блокаду, требовало особой заботливости к уменьшению риска напрасных потерь в лодочном составе. Однако, ограничительные распоряжения подлодкам при использовании противником судов-ловушек, нейтрального флага и вооружения части торговых судов, занятых воинскими перевозками, в сильной степени увеличивали этот риск и сопряженные с ним потери.

Минные заграждения и сигнальные сети лодки научились преодолевать довольно успешно, но большой угрозой для подлодок

оставалось преследование их миноносцами и вспомогательными судами. Но миноносцев нехватало, и англичане спешно строили их в большом количестве. Присутствие подлодок в определенных районах обнаруживалось береговыми гидрофонами, бывшими еще в зачаточном состоянии.

Появление подлодок в том или ином районе заставляло сосредоточивать в этом районе миноносцы, собирать их отовсюду, ослаблять охрану флота, оголять некоторые районы и нарушать организацию частей.

Однако, не столько противолодочные средства и небольшое число действовавших подлодок (не превышавшее 25) в течение всей подводной блокады влияли на результат подводной войны, сколько методы ведения ее, обусловленные многочисленными, часто противоречивыми ограничительными распоряжениями, приводившими и к уменьшению уничтожаемого тоннажа и нередко к гибели подлодок.

Основной ошибкой следует считать преждевременное объявление подводной блокады. Лодок было мало. Несмотря на вступление в строй за время подводной блокады 42 подлодок, осенью в Северном море действовало не более 25 лодок.

Это обусловливалось прежде всего потерею 15 подлодок, поступлением части лодок после аварии в ремонт, частичным изъятием старых лодок с керосиновыми двигателями, прикомандированием лодок к школе подводного плавания как для обучения личного состава, так и для испытания новых вводимых типов подлодок и, наконец, расширением арены деятельности лодок у западного побережья Франции и в особенности в Средиземном море.

Преодоление растущих противолодочных средств требовало тщательной подготовки, усиленной тренировки личного состава и усовершенствования материальной части.

Несмотря на успехи германской армии на восточном и южном фронтах, война затягивалась, и Германия металась в поисках путей к окончательной победе то на том, то на другом фронте.

Подводная война становилась для Германии решающим элементом борьбы на море, но это еще не было осознано всеми.

В этом случае следовало бы изменить всю программу судостроения, перенести центр тяжести на планомерное строительство подлодок и начать блокаду тогда, когда число лодок было бы достаточно и был бы обеспечен непрерывный прирост лодок, укомплектованных обученным личным составом, и пока еще не получили развития противолодочные средства.

Но доктрина линейного флота и теории «владения морем» еще владели умами, и Германия все еще готовилась к «генеральному бою» с английским флотом, а сам Тирпиц, впоследствии ярый сторонник неограниченной подводной войны, являлся поборником линейного судостроения и не утратил веры в свое детище.

В надежде на успешный морской бой задачей морского ведомства являлась в первую очередь достройка линейного флота, и по-

этому оно не решалось на массовую постройку подлодок, зная, что правительство, рейхстаг и верховное командование под давлением Америки не пойдут на неограниченную подводную войну.

Однако, огромные и не в полной мере использованные технические ресурсы Германии свидетельствовали о возможности усиленного строительства подлодок. Подтверждается это тем, что строительство лодок, хотя и поздно, было развернуто в последующие, более трудные для Германии годы.

В конечном выводе причинами неуспеха подводной блокады являются:

а) преждевременное разглашение начала подводной войны против торговли противника;

б) малое число подлодок;

в) преждевременное начало подводной войны против торговли;

г) колебания политики, ограничительные распоряжения, ослабление и перерывы подводной войны против торговли;

д) методы использования подлодок, не отвечавшие ни цели, ни свойствам оружия;

е) малое пополнение подводными лодками как результат внутренних разногласий и недооценки значения подводной войны.

ТРЕТИЙ ПЕРИОД

ПЕРВАЯ ПОПЫТКА НЕОГРАНИЧЕННОЙ ПОДВОДНОЙ ВОЙНЫ

(октябрь 1915 г. — апрель 1916 г.)

1. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ПОДЛОДОК ПО ТЕАТРАМ МОРСКОЙ ВОЙНЫ К КОНЦУ СЕНТЯБРЯ 1915 г.

Этот период характеризуется ожесточенной борьбой внутри правящих классов Германии по вопросам подводной войны, отсутствием единого общего плана подводной войны на всех морских театрах и попытками перейти от метода ведения подводной войны по призовому праву к использованию подлодок против военных кораблей и к методу неограниченной подводной торговой войны.

На каждом театре войны преследовались различные цели и в соответствии с этим применялись различные методы.

К концу сентября 1915 г. в строю находились: в Северном море—10 лодок; во Фландрии—15; в Балтийском море—5 лодок (Курляндская подводная флотилия); в Средиземном море (Пола — Каттаро) — 9 лодок (из них *UB-1, UB-15* в июле были переданы австрийскому флоту); в Константинополе — 5 лодок.

Таким образом, в строю находились всего 44 лодки.

Кроме них 5 больших лодок (от *U-66* до *U-70*), строившихся для Австрии, и 3 малых лодки находились в резерве. Все они были причислены к школе подводного плавания, которую обслуживали 4 первых подлодки: *U-1* до *U-4* и *U-16*, причисленная к школе 15 октября.

Кроме того, в постройке находилось 55 больших лодок и 94 малых. Лодки малого типа в этот период больше не закладывались.

Все большие подлодки (*U-23, U-25* и *U-26*), находившиеся в Балтийском море, являющемся в данный период второстепенным театром, были отозваны. Состояние других подлодок не позволяло их использовать в Северном море, и поэтому они были оставлены в Балтике.

2. ПОПЫТКИ ПРИМЕНЕНИЯ ПОДЛОДОК ПРОТИВ БОЕВЫХ КОРАБЛЕЙ

В Северном море, с прекращением подводной торговой войны у западных берегов Англии и в Канале, по приказу кайзера от 18 сентября, было решено использовать подлодки исключительно против военных кораблей. Командный состав лодок усиленно практиковался в стрельбе торпедами с дальних дистанций.

Однако, из чисто военного применения подлодок ничего не вышло. Многочисленные походы подлодок с целью атаки только военных судов и ожидание последних у выходов из баз было почти безрезультатно. В течение зимних месяцев большая часть таких походов прерывалась дурной погодой. Поломка горизонтальных рулей и порча механизмов во время дежурств лодок у неприятельских баз, не считаясь с погодой, были обычным явлением.

Зато в этот период была организована правильная метеорологическая служба и налажено предсказание погоды для подлодок, которые в свою очередь давали ценные сведения метеослужбе о своих наблюдениях за погодой.

Опыт показал, что больших результатов лодки достигали только тогда, когда они посылались в определенные районы с предписанием атаковать каждый корабль, который попадется на их пути. Когда же подлодкам заранее предназначался определенный объект для нападения, результат от похода был незначительный.

Если такое положение крайне ограничивало возможности подлодок в их деятельности, то для подводных заградителей эти возможности еще оставались. За последние месяцы 1915 г. у берегов Англии велась интенсивная минная война. Чтобы использовать для этой цели торпедные лодки, они частично снабжались особыми минами, которые выпускались из торпедных аппаратов.

Одновременно в Боркуме производились опыты беспузырной торпедной стрельбы, которые дали положительные результаты.

Радиосвязь и радиопеленгование также получили дальнейшее развитие. Радиостанции в Боркуме и Листе были настолько усовершенствованы, что лодки при подходе к Гельголандской бухте могли радиопеленгованием определять свое место. Это имело особенно важное значение в дальнейшем при попытках англичан совершенно заградить бухту.

В ноябре были испробованы приборы подводной сигнализации, которыми был оборудован один эсминец, причисленный к 3-й флотилии подлодок. Производилось также испытание сигнализации между подлодками в подводном положении и с надводными кораблями. Подводная сигнализация вскоре стала незаменимым средством связи при учебных погружениях подлодок. Разрабатывались и вводились новые опознательные сигналы (туманный столб, выпускаемый на поверхность воды); испытывались зажигательные

бомбы для уничтожения пароходов с лесом; протраливался новый фарватер к западу от Эмса (длиной 55 миль, шириной 2 мили), которым эмские подлодки затем пользовались в течение целого года без помех со стороны противника. До этого они были вынуждены ходить вдоль Ютландского побережья.

Фактически в течение данного периода подводная торговая война не прекращалась ни в Северном море, ни во Фландрии.

Ввиду успешного развития подводной торговой войны в Средиземном море с посылкой туда 4 больших подлодок морской генеральный штаб, опасаясь переброски сюда англичанами противолодочных средств, решил послать одну лодку (*U-24*) к западному побережью Англии с инструкцией: не топить нейтральных и пассажирских пароходов. Несмотря на ограничительную инструкцию и плохую погоду, *U-24* имела все-таки успех, потопив около 15 тыс. тоннажа.

Одной из функций подлодок в Северном море за этот период была подготовка, содействие и обеспечение походов вспомогательных крейсеров. Так, *U-20* в ноябре обследовала район к северу от Шотландии с целью обеспечения похода вспомогательного крейсера *Мёве* для постановки минного заграждения.

Та же лодка в январе 1916 г. сопровождала пароход, отправленный для доставки в восточную Африку оружия, снаряжения и продовольствия. Хотя шторм и помешал дальнейшему движению подлодки, пароход все же благополучно миновал английские дозоры в Северном море и успешно выполнил свою задачу.

Новая лодка *U-70* сопровождала вспомогательный крейсер *Грейф*, погибший 29 февраля 1916 г. в бою с английским вспомогательным крейсером *Алькантара*.

3. ОПЕРАЦИИ ФЛАНДРСКИХ ПОДВОДНЫХ ЗАГРАДИТЕЛЕЙ

Фландрские подводные заградители *UC* не прерывали своих операций, нанося потери неприятельской морской торговле и воинским перевозкам через Канал.

Походы малых фландрских лодок приобрели характер смелых набегов, и фландрский театр сделался отличной боевой школой подводного плавания.

«Приходилось искренне удивляться,— говорит Гайер,— из каких опасных положений почти всегда выходили невредимыми маленькие, быстро погружающиеся лодки, управляемые надежными командирами». И это вдвойне заслуживало внимания, так как именно эти лодки встречали наибольшие препятствия и опасности со стороны многочисленных сторожевых кораблей, минных и сетевых заграждений, а также и со стороны навигационных условий. Фландрский район по справедливости являлся наиболее опасным для подлодок. Ко всем опасностям прибавилась еще новая, все более увеличивающаяся угроза подлодкам со стороны самолетов.

Все же в результате деятельности шести самых примитивных заградителей: *UC-1, UC-3, UC-5, UC-6, UC-7* и *UC-9*, в октябре 1915 г. было потоплено 20 тыс. *т*. Заградители *UC* ставили мины в устье Темзы, у Гарвича, Дувра, Кале, Гавра, Булони.

Для усиления борьбы с воинскими перевозками в Канале приказом от 21 ноября было разрешено топить без предупреждения все суда под неприятельским флагом в районе Дюнкирхен — Гавр. Однако, при таком ограниченном районе при частых злоупотреблениях судов противника нейтральным флагом успех германских лодок был незначителен.

В феврале 1916 г. во фландрские базы прибыли заказанные еще в апреле 1915 г. лодки типа *UB-II* (от *UB-18* до *UB-47*) водоизмещением 260 *т*, имевшие два носовых 50-*см* торпедных аппарата, две запасные торпеды, надводную скорость в 9 узлов и подводную в 5,8 узла. По сравнению со 147-*т* *UB-I* это был значительно улучшенный тип малых лодок.

На минах, поставленных в феврале 1916 г. подлодкой *UC-7* на подходе к Гарвичу, погиб флагманский крейсер Тирвита *Аретьюса*.

Общий результат деятельности 7 малых лодок в феврале выразился в потоплении 46 200 *т*.

4. ПЕРЕХОД К УСИЛЕННОЙ ПОДВОДНОЙ ВОЙНЕ

После отданного 1¶ февраля 1916 г. распоряжения считать все вооруженные торговые суда за военные и приказа 24 февраля о возобновлении торговой подводной войны, у западных берегов Англии начался постепенный переход к усиленной подводной войне в Северном море и у фландрского побережья по системе: в военной зоне уничтожать неприятельские торговые суда без предупреждения, а транспорты с войсками и вооруженные пароходы уничтожать повсюду.

Тактический прием германских подлодок состоял теперь в том, что они, приближаясь к пароходу в подводном положении или под прикрытием непрерывного артиллерийского огня, заставляли оставшуюся на пароходе артиллерийскую прислугу открывать огонь и тем выдавать себя. С успехом практиковались предварительные походы молодых командиров подлодок с опытными командирами. Были использованы также и «военные лоцманы». Тщательная подготовка и испытание лодок перед походом считались необходимым условием. Вследствие этого потери подлодок в этом периоде были незначительны — в среднем одна лодка в месяц.

За март 1916 г. фландрскими лодками потоплено 84 486 *т*, а за апрель—46 686 *т*. Причина снижения потопленного тоннажа помимо возрастания противолодочных средств заключалась в трениях с Америкой, вызванных потоплением в Канале подлодкой *UB-29* пассажирского парохода *Сэссекс*, что и вызвало приказ от 24 апреля о прекращении торговой подводной войны.

5. ОПЕРАЦИИ ПОДЛОДОК В СРЕДИЗЕМНОМ МОРЕ

С сентября 1915 г. центр тяжести подводной войны начал все более перемещаться в Средиземное море. За этот месяц там было потоплено около 50 тыс. т. К концу сентября кроме *U-21* в Средиземное море пришли еще 4 больших подлодки: *U-34, U-35, U-39* и *U-33*. Потери тоннажа в октябре возросли до 75 тыс. т.

В конце октября в Средиземное море была отправлена *U-38* под командой Валентинера. На пути от Гибралтара к Мальте *U-38* потопила 2 войсковых транспорта, 11 пароходов и 1 парусник.

В результате успешных действий больших подлодок в ноябре потоплено 176 393 т судов, в числе которых были войсковые транспорты, грузовые пароходы и вспомогательные крейсера.

Этот период совпал с напряженным положением в Дарданеллах, эвакуацией остатков сербской армии и, следовательно, с усиленными перевозками. Работа подлодок в этот период в Средиземном море была сравнительно легкой, трения с нейтральными странами отсутствовали, все суда были неприятельскими, пароходы слабо вооружены, охрана путей не организована и противолодочные средства недостаточны (исключая район Дарданелл и Салоник, а с конца 1915 г. и Отрантского пролива, где была организована охрана из миноносцев и рыбачьих пароходов).

В ноябре подлодка *UB-14* потопила в Мраморном море английскую лодку *E-20*. На поставленном *UC-14* минном заграждении у Валлоны погибли 2 итальянских вспомогательных крейсера и целый ряд других судов.

В декабре подлодками *U-34, U-38* и *U-39* было потоплено около 80 тыс. т.

В этом месяце подлодки были привлечены к транспортной работе по перевозке военных припасов и турецких эмиссаров. Это нанесло значительный ущерб торговой подводной войне.

За январь 1916 г. лодками было потоплено около 55 тыс. т. В этом месяце вышла из длительного ремонта *U-21*, потопившая в феврале одной торпедой французский крейсер *Амираль Шарне*, подобно тому, как она потопила *Патфайндер, Триумф* и *Маджестик*. *U-35* потопила французский вспомогательный крейсер и английскую канонерку.

В марте результаты деятельности подлодок были сравнительно невелики; беспрерывная боевая работа и пребывание в море потребовали отправки их поочереди для ремонта в Полу. Недостаточное оборудование австрийских ремонтных баз затягивало стоянку лодок в базах на продолжительные сроки, что было равносильно временной приостановке подводной войны и в Средиземном море.

Невзирая на успехи немцев на восточном и южном фронтах, положение на сухопутных фронтах требовало от Германии на-

пряжения всех сил, чтобы добиться какого-либо крупного успеха, могущего предотвратить опасность затяжки позиционной войны.

Положение внутри страны как в отношении сырья и продовольствия, так и в отношении пополнения громадных потерь в людях и материальной части становилось угрожающим.

Ведение войны на главном западном фронте, для усиления мощи которого Антанта воспользовалась годом передышки, стало еще труднее, чем год назад.

По инициативе армейского командования, 30 декабря 1915 г. и 5 января 1916 г. состоялись важные совещания с морским командованием. Начальник германского генерального штаба Фалькенгайн считал, что наступил подходящий момент для возобновления торговой подводной войны. Свою поддержку канцлера осенью 1915 г. он объяснял опасением, что подводная война затруднит выступление Болгарии.

6. МЕМОРАНДУМ ХОЛЬЦЕНДОРФА И ВОЗОБНОВЛЕНИЕ НЕОГРАНИЧЕННОЙ ПОДВОДНОЙ ВОЙНЫ

7 января 1916 г. начальник морского генерального штаба Хольцендорф представил доклад, в котором высказывалось предположение, что при неограниченной подводной войне удастся сломить сопротивление Англии в течение полугода и закончить войну к осени 1916 г.; в противном случае утрачивается надежда на приемлемый для Германии мир.

Эти предположения обосновывались опытом прошедшего периода подводной войны и заключались в следующих расчетах:

«а) С начала подводной войны в 1915 г. до октября этого года в районе военных действий на каждую лодку приходилось уничтожение 1, 2 пароходов в день, или в среднем 4 085 *т*, причем суда менее 1 тыс. *т* в расчет не принимались. Поэтому можно с уверенностью предположить, что и в дальнейшем на лодку в день придется не менее 4 тыс. *т*. Считая, что в течение месяца лодками будут заняты в море лишь 4 позиции, хотя это число, благодаря значительному приросту подлодок в 1915 г., является ниже возможного, в результате получается уничтожение 16 тыс. *т* в сутки, или 480 тыс. *т* в месяц.

б) В Средиземном море за вторую половину 1915 г. в среднем уничтожалось ежемесячно 125 тыс. *т*. Принимая во внимание незначительное уменьшение мореплавания и увеличение в течение лета 1916 г. числа позиций, можно считать, что и в будущем по меньшей мере будет уничтожаться такое же количество тоннажа, т. е. 125 тыс. *т*.

в) Тоннаж, уничтожаемый минными заграждениями, равняется в среднем 26 640 *т* в месяц. Такая же цифра может быть принята и для дальнейшего.

Исходя из этого, расчет на общее уничтожение сводится к 631 640 *т* в месяц. В течение же полугодия Англия потеряла

бы 3 789 840 т. Влияние такой потери на условия транспорта и жизни безусловно скажется в значительной степени.

Общий тоннаж английского торгового флота в начале войны был равен около 20 млн. т. Половина его была реализована для военных целей. Нужды населения должны были покрывать 10 млн. т. Из повышения цен, наблюдавшегося через несколько недель после начала подводной войны, можно заключить, насколько это отзовется на потребности в тоннаже, если треть его надолго исчезнет».

Другой доклад германского морского генерального штаба от 21 февраля содержал мнения многих экономических экспертов, которые все сходились на том, что немедленное начало неограниченной подводной войны представляет единственный и последний шанс для Германии на благоприятный исход войны.

В результате этих докладов и совещания 24 февраля 1916 г. последовал приказ о возобновлении подводной войны против морской торговли, однако, под воздействием канцлера было разрешено топить без предупреждения лишь транспорты с войсками и вооруженные торговые пароходы. Пассажирские пароходы топить не разрешалось, даже если бы на них и были пушки.

7. СОВЕЩАНИЕ 4 МАРТА 1916 г.

Попытка германской армии решить исход войны на западном фронте штурмом Вердена, начатым 21 февраля, потерпела неудачу.

На совещании в Главной квартире 4 марта с участием канцлера Фалькенгайна и начальника морского генерального штаба Хольцендорфа (Тирпиц приглашен не был), генеральный штаб признал положение тяжелым, так как позиционная война давала мало надежды на успех, главным образом из-за ухудшающегося экономического положения Германии. Признавалось, что неприятельские державы в состоянии вести войну на истощение гораздо дольше, чем Германия, лишенная всякого подвоза. Настоятельная необходимость произвести давление на Англию проявлялась все с большею ясностью. При таких обстоятельствах и генеральный штаб пришел к заключению, что лишь неограниченная подводная война сможет облегчить положение. В результате была принята следующая резолюция, представленная на утверждение кайзеру:

«Неограниченная подводная война против Англии, единственно могущая обеспечить полный успех, является по военным соображениям с 1 апреля неизбежной. До этого времени канцлеру надлежит, с целью обеспечения нам свободы действий, использовать все политические и дипломатические меры, чтобы дать Америке возможность уяснить себе наше положение. До этого продолжать подводную войну согласно с распоряжениями, отданными до 1 марта». Это значило, что подводную войну, объявленную 24 февраля 1916 г., приходится вести в соответствии с теми же противоречивыми приказами 1915 г., стеснявшими применение подвод-

ного оружия и в то же время дающими повод для обвинения в неправомерности действий подлодок.

В связи с этим царило огромное возбуждение во флоте. Кайзер должен был ехать в Вильгельмсхафен успокаивать умы. В речи, произнесенной в Вильгельмсхафене 6 марта, он высказался против предложения Фалькенгайна о необходимости неограниченной подводной войны против всех встреченных в районе блокады судов, включая и нейтральных, а 8 марта уведомил Вильсона, что Германия готова прекратить подводную войну против торговли, если Англия снимет запрёт со ввоза необходимых припасов.

Но Америка отказалась от воздействия на Англию.

Тирпиц, вокруг которого группировалась военная партия, не будучи допущен на совещание, подал в отставку и впоследствии был замещен адмиралом Капелле. Последний же получил назначение с условием — по всем морским вопросам, связанным с политикой, достигать соглашения с канцлером.

8. ПОТОПЛЕНИЕ ПАРОХОДА *СЭССЕКС* И ПРЕКРАЩЕНИЕ ТОРГОВОЙ ПОДВОДНОЙ ВОЙНЫ В СЕВЕРНОМ МОРЕ

В конце марта произошло событие, почти на год приостановившее подводную торговую войну. 24 марта в Канале *UB-29* потопила шедший из Фолкстона в Дьепп французский пассажирский пароход *Сэссекс*, на котором находилось 300 пассажиров, в том числе американские граждане. На запрос Америки, морской генеральный штаб, еще не получивший донесения с подлодки, дал ответ, что гибель *Сэссекса* не является следствием атаки подлодки, а произошла, вероятно, от других причин. Однако, англичанами при помощи водолазов была установлена действительная причина гибели парохода.

В результате 20 апреля в Берлине была получена американская нота, составленная в весьма резкой форме и грозившая разрывом дипломатических отношений, если германское правительство не откажется от своих методов ведения подводной войны.

Это был уже ультиматум. Вильсон — президент США, между прочим, потребовал наказания командира подлодки, но фландрское начальство последнего не сочло возможным это сделать, так как командир лодки поступил согласно инструкции. Согласно его донесению, пароход был выкрашен под цвет военного корабля и имел на борту много английских солдат. Тогда кайзер лично наложил на него взыскание.

В связи с американской нотой командующему флотом было дано распоряжение по радио — «отныне вести подводную войну, строго придерживаясь призового права».

Это распоряжение застало командующего Флотом открытого моря во время обстрела Лоустофта (24 апреля). Получив распо-

ряжение, он выдвинул со своей стороны два предложения: либо вести неограниченную подводную войну у берегов Англии, либо вовсе прекратить подводную торговую войну. Кайзер принял последнее решение, которое и было передано морскому генеральному штабу 30 апреля. Этим решением Англия была избавлена от величайшей из опасностей, угрожавших ей за последние 200 лет ее существования.

Этим закончился третий период подводной войны. Следующий период — период совместной деятельности подлодок с военными судами — продолжался до февраля 1917 г., когда германское правительство приняло решение о беспощадной подводной войне, но при гораздо более невыгодных условиях.

9. РЕЗУЛЬТАТЫ ТРЕТЬЕГО ПЕРИОДА

Попытка применения подводных лодок в Северном море исключительно против военных кораблей, предпринятая после отказа от торговой подводной войны, не имела успеха.

Тяжелая боевая деятельность подлодок в зимних условиях, не поддержанная и не связанная с выступлениями надводного флота, оказалась безрезультатной.

Наряду с этим боевая деятельность подлодок на путях сообщения противника в Средиземном море дала положительный результат.

Успешный ход подводной кампании в Средиземном море был следствием того, что здесь не было нейтральных судов, а были лишь неприятельские, и лодки не были стеснены в своей работе различными ограничениями, как в Северном море; и, наконец, здесь почти не было противолодочных средств.

Противолодочные средства вообще были слишком слабы для борьбы с подлодками при неограниченной подводной войне и были еще далеки от того развития, которого они достигли спустя год.

Количество же подводных лодок после зимнего ремонта к 1 марта 1916 г. значительно увеличилось по сравнению с тем, какое имелось при объявлении подводной блокады; в строю находилось 25 больших лодок и 43 малых и в постройке, почти готовых, 52 больших и 89 малых лодок. Большие лодки, принадлежавшие к новейшему типу, прошли боевые испытания и имели команды с большим боевым стажем. Строящиеся подлодки должны были вступать в строй ежемесячно по 8—11 штук.

При этом следует отметить, что, несмотря на увеличивающееся количество подлодок, отвлечение их для решения различных второстепенных задач и недостаточность ремонтных средств снижали размер потопленного тоннажа.

Сопоставление бесплодности усилий лодок в Северном море, стесненных ограничениями, с возможностями их при неограниченной подводной войне, подтвержденными успешными операциями в Средиземном море, давало материал для обострения борьбы

между сторонниками и противниками неограниченной подводной войны.

Военные и экономические затруднения в связи с усиливающейся блокадой и неудачей под Верденом, стремление закончить войну до осени 1916 г., на что давали надежду расчеты морского генерального штаба, склонили Фалькенгайна к признанию необходимости неограниченной подводной войны.

Но попытка начать усиленную подводную войну была пресечена угрожающей нотой Америки (после потопления *Сэссекса*), и германское правительство отступило.

ЧЕТВЕРТЫЙ ПЕРИОД

СОВМЕСТНЫЕ ДЕЙСТВИЯ ПОДЛОДОК С НАДВОДНЫМ ФЛОТОМ

(апрель—октябрь 1916 г.)

И ПОДВОДНАЯ КРЕЙСЕРСКАЯ ВОЙНА

(февраль 1917 г.)

1. УЧАСТИЕ ПОДЛОДОК В НАБЕГЕ ГЕРМАНСКИХ КРЕЙСЕРОВ НА ЯРМУТ И ЛОУСТОФТ

Набегом германских крейсеров на Ярмут и Лоустофт 25 апреля 1916 г. ознаменовалось начало деятельности нового командующего Флотом открытого моря Шеера, в январе заменившего Поля и стремившегося к активному использованию линейного флота.

В операции германских линейных крейсеров принимали участие подводные и воздушные силы, причем в сравнительно небольшом районе одновременно действовали 6 германских и 10—12 английских подлодок.

Лоустофт и Ярмут были избраны как пункты, имеющие военное значение: Лоустофт служил базой для английских заградителей и тральщиков, Ярмут — базой подлодок, действовавших против Гельголандской бухты. Помимо главной цели операции — бомбардировкой этих пунктов вызвать неприятеля в море — германское морское командование придавало существенное значение и самому разрушению этих баз.

До приближения германских крейсеров к английским берегам 7 подводных заградителей из фландрских баз должны были поставить мины в устье Темзы и перед Гарвичем. Подлодки должны занять следующие позиции: 4 подлодки — в дозорной линии протяжением в 17 миль южнее Ярмута, 2 подлодки — на позиции южнее заграждения, поставленного немцами при набеге на Ярмут 3 ноября 1914 г., подлодки, бывшие в распоряжении комфлота,—

на позиции у Фирт-ов-Форта, южный выход из которого должны были закрывать подводные заградители.

Обстрел побережья должен был состояться 23 апреля, к каковому дню было приурочено восстание ирландских националистов против британского правительства.

Но вследствие полученных сведений о приближении к голландским берегам крупных английских сил обстрел был отложен, равно как и выход фландрских подлодок был задержан операцией постановки заграждений у Зеебрюгге, выполнявшейся под руководством начальника Дуврского патруля и при содействии гарвичских сил.

Поэтому только утром 24 апреля из Яде вышли германские крейсера (5 линейных крейсеров и 6 легких), а в средине дня и главные силы (22 дредноута, 5 старых линкоров, 12 легких крейсеров и 48 миноносцев).

Операция началась с появлением семи цеппелинов над юго-восточным побережьем Англии. Свежий ветер, туман, дождь, увеличивающаяся облачность вынудили цеппелины отказаться от атаки Лондона и повернуть обратно. Только один из них атаковал Норвич, а другой Кембридж.

К полуночи германские подлодки фландрской флотилии— *UB-18* и *UB-29*—стали на якорь, южнее минного заграждения, поставленного легким крейсером *Штральзундом;* одна из лодок показывала на восток красный огонь, другая зеленый, обозначая этим безопасный проход для крейсеров.

Обстрел Лоустофта и Ярмута германскими крейсерами продолжался с 5 ч. 11 м. до 5 ч. 43 м. С 5 ч. 49 м. до 5 ч. 55 м. произошел бой с отрядом Тирвита, в котором пострадали 1 крейсер и 1 миноносец Тирвита. Германские крейсера повернули на восток на соединение с главными силами.

Из 4 английских подлодок, находившихся в районе севернее Ярмута [1], только *H-5* видела германские суда и пыталась атаковать их, но, не успев выйти на позицию, заметила, как противник повернул на юг.

Расположенные далее на север подлодки *H-10* и *V-1* также пытались выйти на позицию, но были загнаны на глубину своими же летчиками, не знавшими о присутствии лодок у Ярмута и принявшими их за германские.

Из четырех германских подлодок: *UB-6, UB-10, UB-12* и *UB-13*, расположившихся в районе к юго-востоку от Саутуолда, одна, по ошибке зашедшая слишком далеко на север, попала под обстрел своих. Пройти на юг этой лодке не удалось, так как английские самолеты все время заставляли ее уходить на глубину. Подлодки *UB-6* и *UB-10* стали точно на указанное место, но

[1] *H-5* стояла у плавучего маяка Gross Sands, *H-10* и *V-1*—на *ONO* от Smith Knoll, *H-7*—у Haisbotoyghgat, *E-53* и *E-37* шли в это время из Гарвича. Такую диспозицию Корбетт объясняет неправильно понятыми лодками инструкциями Адмиралтейства.

только одна из них—*UB-10*—увидела приближение оражающихся групп. В 6 ч. 22 м. она вошла в связь с подходившей с севера *UB-12*, чтобы совместно с ней итти на север, но атаки воздушных сил заставили ее отказаться от этого и уйти на глубину. Четвертая лодка (*UB-13*) из операции не вернулись, и место гибели ее неизвестно.

Тем временем другой отряд из пяти английских подлодок [1] с эсминцем *Милемпос*, подходя к назначенной позиции (приблизительно на параллели Гарвича между английским и голландским берегом), получил приказание растянуть лодки до широты 50°15′ *N*, поперек предполагаемой линии отхода противника. Около 7 ч. утра на севере показались отходящие германские крейсера, но даже самая северная лодка *E-55* не успела атаковать их, и они прошли в 4 милях от нее.

Между тем Тирвит, справившись с полученными в бою повреждениями, направился вслед за уходящими германскими крейсерами, идя в строе фронта на *NO*. В 7 ч. 40 м. он заметил германскую подлодку, но, не отвлекаясь от поставленной цели, продолжал погоню. Около 9 ч. 40 м. им было получено приказание Адмиралтейства вернуться, что он и сделал. При возвращении один из его крейсеров *Пинелоп* был подорван торпедой с *UB-29*, стоявшей в 20 милях восточнее Ярмута для показания условных огней при проходе германских крейсеров. Таким образом, германская подлодка оказалась на курсе возвращавшихся английских крейсеров.

Другая подлодка—*UB-18* около 7 ч. утра обнаружила английский истребитель и около него две английские подлодки с поднятыми радиомачтами. При неоднократных попытках *UB-18* атаковать английские подводные лодки одна из них пыталась таранить ее в надводном положении. Около 12 ч. 40 м. германской подлодке все же удалось утопить английскую, выпустив в нее торпеду с расстояния 2 каб.

При обратном движении германского флота был такой момент (12 ч. 45 м.), когда германские линейные крейсера находились всего лишь в 45 милях от английских, а главные силы немцев в это время шли в 45 милях от крейсерского отряда.

Таким образом, операция 24 — 25 апреля 1916 г. по составу и разнообразию средств была более сложной, чем предыдущие подобного рода набеги крейсеров.

Взаимодействие надводных, подводных и воздушных сил было лишь в зачаточном состоянии, в неорганизованном виде, не устремлялось к единой цели, не управлялось единой волей.

Несмотря на значительное скопление подлодок обоих противников в районе операции, они не достигли больших успехов. Метод использования их оказался прежний — установка на позиции на предполагаемых путях противника.

---

[1] В число их входили *E-55*, *E-29*, *E-22* и *E-4*.

Разрозненные действия германских подлодок при отсутствии единого управления ими, равно как и действия английских лодок, получавших запоздалые распоряжения, не привели к крупным результатам как с той, так и с другой стороны. Английские подлодки ни в коей мере не стесняли маневрирования и действия германских крейсеров. Получаемые английскими подлодками распоряжения или оставались непонятыми, или невыполненными из-за отсутствия времени.

Тем не менее заслуживают внимания попытки англичан к управлению подлодками при посредстве миноносцев.

При наличии значительного числа подлодок обоих противников в таком небольшом районе имел место ряд недоразумений в опознавании подлодок. Одна из германских подлодок, оказавшаяся не точно на позиции, подверглась обстрелу не только неприятельских, но и своих кораблей.

Английские самолеты, не оповещенные о присутствии своих лодок, забрасывали бомбами все лодки, что следует отнести к недочетам боевого управления взаимодействием воздушных и подводных сил.

В результате этих операций немцы потеряли подлодку *UB-13*. Несколько пострадал линейный крейсер *Зейдлиц*, подорванный миной, но самостоятельно вернувшийся в базу.

Что касается англичан, то, не считая материального и морального ущерба от бомбардировки, они потеряли одну подлодку, потопленную германской подлодкой *U-18*. Кроме того, был подорван германской подлодкой *UB-29* крейсер *Пинелоп*, также самостоятельно дошедший до базы.

2. УЧАСТИЕ ПОДЛОДОК В ЮТЛАНДСКОМ БОЮ

Неудача верденской операции, прекращение подводной торговой войны и лишения, вызванные все усиливающейся блокадой, требовали оправдания в глазах так называемого «общественного мнения» Германии существования линейного флота.

С опубликованием письма Бальфура, в котором он заявлял, что следующие попытки обстрела британского побережья германскими судами будут строго наказаны, для чего часть Большого флота переводится в южные воды, надежды Шеера на успех возросли. В такой перемене дислокации он видел ослабление сосредоточения английского флота и разработал новый план набега на Сэндерлэнд, наиболее уязвимый, ближайший к Розайту порт, где стояли крейсера Битти и 5-я эскадра линейных кораблей.

Бомбардировка Сэндерлэнда возлагалась на линейные крейсера, которые должны были навести на главные силы германского флота крейсера Битти, если бы они избегли атак подлодок. Для уменьшения риска Шеер решил использовать все наличные подлодки. Широкая разведка подлодками в районе между Шотландией и Норвегией должна была служить подготовкой к операции, после

чего намечалось выставить 16 подлодок у баз Большого флота, сосредоточив большую часть их у Розайта, и, кроме того, 6—8 подлодок фландрской флотилии предполагалось выдвинуть на позиции в южной части Северного моря.

Для воздушной разведки было назначено 10 цеппелинов.

Однако, опыт показал, что надеяться на цеппелины нельзя, особенно при дальней разведке, так как их успех, главным образом, зависел от погоды. Поэтому на случай неблагоприятной погоды нужно было иметь другой план, не связанный с участием воздушных сил. В этом случае Шеер предполагал пройти вдоль датского побережья к Скагерраку в расчете встретить там торговые суда или английские крейсера, о появлении которых в Скагерраке ему постоянно сообщалось.

Такой план, до некоторой степени, сглаживал невыгоды отсутствия воздушной разведки, ибо часть пути до Хорнс-Рифа была покрыта минными заграждениями, а при дальнейшем пути у Шеера оставался бы открытым лишь один фланг.

В надежде на хорошую погоду Шеер отдал вначале предпочтение первому проекту. 13 мая в Эмдене на базе подлодок *Ругия* этот план был сообщен собравшимся командирам подлодок 3-й и 4-й полуфлотилий.

Обмен мнениями на этом собрании сводился к следующему:

Разведка подлодками района между Шотландией и Норвегией не даст нужных результатов, так как после ухода лодок обстановка может в корне измениться, тем более, что районы крейсерства англичанами часто менялись.

Пребывание лодок на позициях перед неприятельскими базами также не могло дать положительных результатов. Об этом говорил опыт истекших двух лет.

Как немцы, так и англичане научились охранять свои боевые силы особенно тщательно при выходах и возвращениях в базы. Поэтому шансы на успешную атаку флота, особенно ночью, сводились почти к нулю.

Опыт показывал также, что выжидание погоды может продолжаться неделями, а длительное пребывание лодок на позициях у неприятельских баз повело бы к их обнаружению и охоте за ними, что преждевременно измотало бы личный состав лодок.

Между тем, участники совещания считали, что успеха можно ожидать только в том случае, если подлодкам удастся приблизиться к находящимся под огнем неприятельским линейным силам, лишенным всякого сторожевого охранения.

Быть же своевременно в районе предполагаемого боя представлялось возможным лишь в том случае, если лодки выйдут незадолго перед выходом флота.

Предложение, внесенное в результате этого совещания командирами 3-й и 4-й полуфлотилий, о высылке подлодок не изменило

первоначального плана, так как все диспозиции были уже окончательно утверждены [1].

Операция началась высылкой подлодок [2], состоявших при Флоте открытого моря, с приказанием установить дозор в районе между Шотландией и Норвегией (схема 9).

Через неделю, когда флот будет готов к выходу, им надлежало занять позиции у баз Большого флота (схема 10) для атаки выходящих из баз кораблей, а также наблюдать за движением неприятельских сил.

3 подводных заградителя—*U-72, U-74, U-75*—получили приказ выставить заграждение у Розайта, Кромарти и Оркнейских островов; 1 подлодка была послана к Розайту, 2 — к устью Хэмбер и 2 — к Тершеллингу.

20 мая была выслана *U-47* с задачей произвести до выхода флота последнюю основательную разведку у Сэндерлэнда, определить границы минных заграждений у баз, выяснить, горят ли маяки, и пр.

23 мая командир подлодки донес командующему флотом, что препятствий к набегу на это побережье не предвидится.

Однако, выход флота откладывался вследствие неблагоприятной погоды для воздушной разведки и неготовности линкора *Зейдлиц*, находившегося в ремонте.

Дни шли. От начальника отряда воздушных кораблей не поступало никаких донесений кроме сообщений о невозможности полетов. Между тем, ждать хорошей погоды далее 30 мая было невозможно.

Поэтому Шеер решил немедленно выйти в море, но не к Сэндерлэнду, а к Скагерраку, где легкие силы при поддержке линейного флота должны были вести операции против торговли. С этой целью миноносцам были приданы призовые команды для отвода захваченных судов в германские порты.

К этому времени вернулись из-за аварий *U-72*, не смогшая поставить заграждение у Кромарти, *U-27* от Розайта и *U-46* от Тершеллинга. За время своего пребывания в дозоре в северной части Северного моря (с 17 по 22 мая) подлодки видели только легкие силы английского флота, тогда как английское Адмиралтейство к 22 мая знало уже о наличии в этом районе не менее 8 лодок, но это обстоятельство вызвало только предположение о готовящемся нападении на торговое судоходство.

23 мая подлодки, находившиеся в дозоре, перешли на позиции у баз Большого флота, где сразу же сказалось неудачное их расположение. *U-47*, *U-43* и *U-44* были обнаружены противником. Две последние лодки были вынуждены уйти в море, а *U-66*, находившаяся здесь же,—вынуждена занять новую позицию в 60 милях к востоку от Питер-Уэда.

---

[1] Гайер, „Германские подводные лодки в войну 1914—1918 гг.".

[2] 16 мая вышли подлодки *U-24, U-32, U-63, U-70*; 17 мая — *U-43, U-44* и *U-52*.

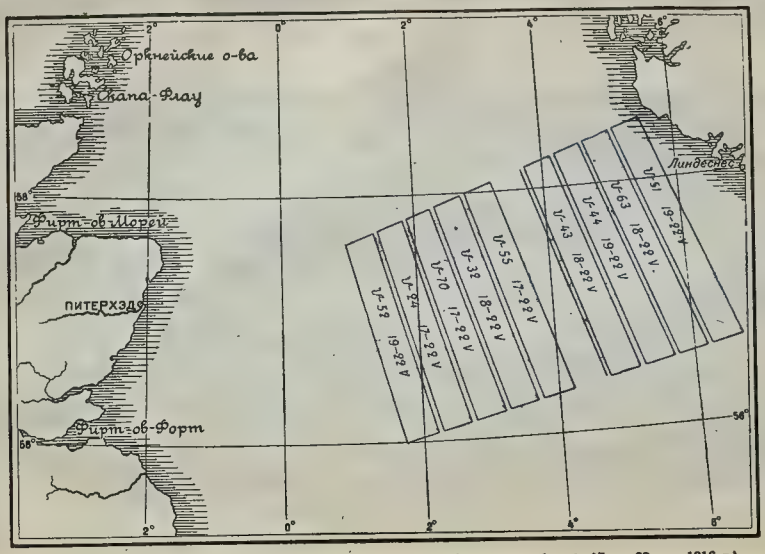

Схема 9. Сектора дозоров германских подводных лодок в Ютландском бою (с 17 до 22 мая 1916 г.)

Схема 10. Сектора дозоров германских подводных лодок в Ютландском бою (с 22 мая 1916 г.)

U-75 поставила 28—29 мая заграждение у Оркнейских островов. На этом заграждении неделю спустя погиб английский крейсер *Хемпшайр,* на котором находился военный министр лорд Китченер, направлявшийся в Россию.

Таким образом, в распоряжении командующего Флотом открытого моря к моменту выхода имелись 3 готовых к походу лодки: *U-19*, *U-22* и *U-64*, стоявшие на Боркумском рейде, и *U-53*, стоявшая у Гельголанда. Последние две лодки только что вступили в строй.

30 мая последовало распоряжение адмиралу Хипперу — в 4 ч. утра выйти с разведочными отрядами из Яде, пройти к Скагерраку вдоль датских берегов, показаться до темноты у норвежских берегов, ночью крейсировать в Скагерраке и к полудню следующего дня присоединиться к главным силам.

Главные силы, выйдя в 4 ч. 30 м., должны были прикрывать разведочные группы и 1 июня [1] соединиться с ними. Отныне, по существу, вся тяжесть разведки ложилась на подлодки. Между тем, только 5 лодок смогли принять условные сигналы по радио о выходе Флота открытого моря.

Когда германский флот вышел, английский был уже в море.

Еще 30 мая после полудня адмирал Джеллико был предупрежден о возможности выхода германского флота на следующее утро и о посылке немцами 16 лодок, большая часть которых находилась в Северном море. В связи с этим гарвичские миноносцы и тральные флотилии восточного побережья были возвращены, а всем подлодкам приказано было быть готовыми к выходу.

Около 6 ч. вечера англичане перехватили какой-то важный оперативный сигнал, расшифровать который не удалось, после чего Большому флоту было приказано сосредоточиться в районе на 100 миль к востоку от Абердина. Командующему флотом сообщалось, что во исполнение плана Джеллико были посланы 3 подлодки к маяку Виль; две лодки из состава флотилии, стоявшей в Бляйт и сформированной для совместных действий с Большим флотом, были высланы к востоку от Доггер-Банки, а в полдень 31 мая туда же будут высланы еще 4 лодки [2].

Еще 30 мая после полудня адмирал Джеллико был предупре- 10 ч. вышла из Кромарти 2-я эскадра линкоров и из Розайта — Битти с линейными крейсерами и 5-й эскадрой линкоров.

31 мая около 4 ч. утра, когда Битти отошел на 70 миль, подлодка *U-32* атаковала крейсера его передовой завесы и, всплыв, донесла (в 7 ч. 30 м.) о замеченных ею в 70 милях от Розайта 2 линейных кораблях, 2 крейсерах и нескольких миноносцах, шедших курсом *SO.*

В 8 ч. 30 м. немецким командованием было получено сообщение, что, судя по английскому радиотелеграфированию, 2 больших

[1] Scheer, „Deutschlands Hochseeflotte im Weltkriege".
[2] Корбетт, „Операции английского флота", т. III.

линейных корабля или соединения вышли совместно с миноносцами из Скапа-Флау.

К 8 ч. 48 м. пришло еще третье донесение от *U-66*, что в 60 милях к востоку от Киннэрд-Хэда она заметила 8 линкоров, малые крейсера и миноносцы, идущие курсом *NO*.

«Эти донесения не давали никакой картины намерений противника. Различный по силе состав названных соединений, их расходящиеся курсы не указывали на выполнение ими совместного оперативного задания... и не могли быть в связи с нашей операцией; эти донесения однакоже давали возможность надеяться, что план наш — встретиться с отдельными частями неприятеля — удастся [1]».

Итак, несмотря на многочисленность подлодок, наблюдавших за выходом английского флота, поставленная им задача — атака судов и информация командования — не была успешно разрешена.

Причины этого ясны:

— первая — несоблюдение тайны пребывания и местонахождения подлодок и преждевременное их обнаружение;

— вторая — отсутствие расчета на ночной выход английского флота, который в течение ночи прошел район расположения подлодок, избежав поставленной западни;

— третья — переоценка возможности атаки боевых сил при выходе их из баз, имеющих сильное охранение;

— четвертая — неудачное расположение подлодок перед неприятельскими базами;

— пятая — неясность разграничения задачи подлодкам (атака и информация), какая из них первоначальная и какая последующая.

С принятием второго варианта плана, где отсутствовала воздушная разведка, для Шеера была важнее своевременная и точная информация, чем случайный подрыв 1—2 неприятельских судов.

В этих условиях правильная ориентировка командования и должна была быть главной задачей подлодок. *U-32* и *U-66*, пользуясь своей быстроходностью, могли бы следовать за неприятелем и давать о нем необходимые сведения. Тогда бы и вся обстановка для германского командования была яснее.

Расположение подлодок в вершинах секторов весьма стесняло их действия; ширина сектора здесь была 3—4 мили, и, чтобы ускользнуть от многочисленных патрулей, лодки должны были удаляться в море, чем разрывалась или ослаблялась цепь линии подлодок.

Противолодочная охрана заставляла лодки целый день находиться в погруженном состоянии, и, как выше упоминалось, только 5 лодок могли принять условные сигналы по радио о выходе германского флота.

---

[1] Scheer, „Deutschlands Hochseeflotte im Weltkriege".

Особенно тяжелое положение подлодок было в крайних секторах перед Розайтом, прилегавших к берегу. *U-66* пришлось совсем покинуть свою позицию и выйти на параллель Кромарти, где она случайно и обнаружила выход 2-й эскадры.

Итак, все говорит за то, что было бы выгоднее отнести расположение подлодок к пределам района действия своего флота (с той стороны, откуда можно было ожидать появления противника) и обеспечить с ними более надежную связь.

Чтобы в случае надобности лично руководить по радио действиями подлодок в соответствии с указаниями командующего всеми подлодками Бауэра, находившегося на крейсере *Гамбург* в IV разведочной группе крейсеров, командующий 3-й флотилией подлодок, находившийся на Боркумском рейде, просил командира крейсера *Аркона* перейти из Эмдена на Боркумский рейд, откуда можно было без помехи связаться с подлодками.

В 16 ч. было получено донесение с крейсера *Элбинг* о замеченных им 4 неприятельских легких крейсерах, из чего стало ясным, что германский флот вошел в соприкосновение с противником, и оставшимся подлодкам было приказано готовиться к походу.

Когда в 18 ч. выяснилось, что германские линейные крейсера вступили в бой, на крейсер *Аркона* вызваны были командиры этих подлодок для ознакомления с обстановкой и получения распоряжения о занятии их лодками района между Доггер-Банкой и минными заграждениями Гельголандской бухты, чтобы после боя, который, повидимому, закончится к наступлению темноты, атаковать неприятельские суда, возвращавшиеся в свои южные порты.

С 20 ч. на репетичном корабле подводных лодок уже не сомневались, что германские линейные силы вступили в бой.

В 22 ч. в Эмсе был получен приказ командующего подводными лодками — «находящимся в готовности лодкам и *U-67* (стоявшей у Терщеллинга) немедленно выйти на север. В 6 ч. сообщить свое место». Передать этот приказ на *U-67* оказалось невозможным, так как лодка, видимо, лежала на грунте. В 23 ч. 45 м. *U-19*, *U-22* и *U-64* вышли из Эмса.

С полуночи стали поступать многочисленные радиосообщения об отдельных ночных столкновениях севернее Хорнс-Рифа. Так как из полученного в 22 ч. в Эмсе приказа заключили, что командующий подводными лодками поддерживает связь и с лодками, находящимися у неприятельских баз, то решено было отказаться от передачи им этого приказа, тем более, что они не могли бы своевременно прибыть к месту боя [1].

U-46, менявшая перископ, вышла только к концу ночи.

Около 9 ч. утра 1 июня вышла *U-53* с приказанием найти *Эльбинг*, лишившийся возможности управления.

В 10 ч. 15 м. Нэймюнстерская радиостанция сообщила, что какой-то поврежденный неприятельский линкор находится в 80 ми-

[1] Гайер, „Германские подводные лодки в войну 1914—1918 гг.".

лях на *SW* от Хорнс-Рифа и идет курсом *SW*. В 11 ч. 50 м. Шеер приказал выслать подлодки на поиски этого корабля, но уже в 11 ч. 30 м. последний был обнаружен подлодкой *U-46*, которая выпустила в него торпеду с дистанции 3 тыс. *м;* торпеда не попала, ибо линкор в момент залпа повернул на 8 румбов.

Это был *Мальбро,* который накануне получил попадание торпедой и теперь шел в Тайн в сопровождении лишь одного миноносца, имея не более 12 узлов ходу [1].

Невзирая на благоприятные условия для повторной атаки, командир *U-46* отказался от нее и продолжал путь на север, даже не постаравшись оповестить об этом *U-67* или фландрские лодки. О своей неудачной атаке он донес лишь в 2 ч. дня, в ответ на что получил приказание о поиске, отданное в 11 ч. 50 м. Попытка *U-46* вновь найти *Мальбро* не удалась.

После полудня 1 июня командир 3-й полуфлотилии, получив сообщение с Нэймюнстерской станции о нахождении главных сил противника в 20 милях на *WSW* от Хорнс-Рифа, курс *N*, выслал *U-64* к банке Грэт Фишер, *U-22* к Фирт-ов-Форту и *U-15* к Питерхэду [2]. Но неблагоприятная погода 2 июля вынудила их к возвращению.

Подлодки, расставленные у северных английских баз, казалось, имели наибольшие шансы атаковать противника при его возвращении в базы.

U-46, посланная командующим 3-й полуфлотилии к Флэмборо-Хэд, встретила на пути 4 легких крейсера и 10 миноносцев, но атаковать их не смогла.

Утром 1 июня *Уорспайт* — первый английский линкор, получивший повреждения в бою, подходил без охранения к Фирт-ов-Форту. Находившаяся в 100 милях на *ONO* от о. Мэн *U-51* в 10 ч. выпустила в линкор 2 торпеды, которые прошли вплотную по его бортам. Корабль, шедший зигзагами, увеличил ход с 19 до 22 узлов и дал радио в Розайт об опасности. Из-за большого хода линкора и свежей погоды подлодка не смогла повторить атаку и 2 июня повернула в базу.

В 12 ч. 30 м. *U-63* в 40 милях к востоку от Фирт-ов-Форта заметила группу кораблей. Приближаясь к ней в погруженном состоянии, она внезапно в 12 ч. 42 м. оказалась менее чем в 100 *м* перед форштевнем *Уорспайт,* который пытался ее таранить, но лодка успела уйти на глубину.

Командующий подлодками в течение утра 1 июня неоднократно посылал своим лодкам приказания пробыть еще сутки у английских берегов, а лодкам *U-32* и *U-24* итти к устью р. Тайн. Это при-

---

[1] Опасаясь атак подлодок на *Мальбро*, Джеллико дал радио Тирвиту о высылке для охраны *Мальбро* дивизиона миноносцев, которые подошли около 2 ч., уже после атаки *U-46.*

[2] Адам, „Совместные действия подлодок с флотом". Морской Сб, № 4, 1932 г. Перевод *К. Т.*

казание *U-32* получила с опозданием и лишь после 17 ч. вышла по назначению.

Остается упомянуть о фландрских лодках. Все бывшие налицо подлодки вышли к месту боя в ночь на 31 мая. Три заградителя *UC* должны были поставить заграждение перед входом в Темзу и Гарвич. Шесть *UB* с 4 ч. 1 июня должны были образовать завесу к востоку от Лоустофта шириной в 18 миль.

В 8 ч. правый фланг завесы должен был отойти к югу и образовать вторую завесу. В 7 ч. 2 июня лодки должны были сформировать третью завесу шириной в 30 миль между банкой Смис Нолль и устьем р. Маас и, наконец, к 17 ч. держать четвертую завесу между мысом Оксфорд Нэсс и плавучим маяком Маас.

Командир флотилии с двумя *UB* пошел обследовать район Тершеллинга.

Ни одна из этих лодок не видела неприятеля, и все они вернулись, не подозревая о только что происшедшем бое, раньше чем командование успело передать им приказание пробыть еще сутки в третьей завесе [1]. 3 июня все германские лодки были в своих базах.

3. РЕЗУЛЬТАТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДЛОДОК В ЮТЛАНДСКОМ БОЮ

Результаты атак подлодками боевых кораблей в Ютландском бою были ничтожны—три неудачных атаки двух поврежденных линкоров, к тому же лишенных охраны. *U-46* упустила *Мальбро*, имевший не более 12 узлов ходу, а *U-51* и *U-63* дали возможность уйти *Уорспайту*.

Тот факт, что только три из 16—20 подлодок могли атаковать лишь два и притом поврежденные неприятельские линкора из 28, участвовавших в Ютландском бою, и что главные английские силы вернулись в базы незамеченными, свидетельствует о существенных недостатках в распределении подлодок и неправильном, не отвечавшем обстановке методе их использования.

Не малую роль в этом сыграло длительное пребывание подлодок в море и изменение плана перед самым началом операции.

Вынужденное длительное пребывание лодок в море перед базами противника выдало противнику места и даже число подлодок; противолодочная охрана значительно парализовала их деятельность. Изменение плана перед самым началом операции имело последствием неосведомленность об этом большей части подлодок, задачи которых в связи с изменением плана должны были существенно измениться.

Таким образом, лодки оказались в трех группах: 10 подлодок в секторах перед базами Большого флота, 8 фландрских лодок в завесах в Хуфдене и 5 лодок в германских базах, в оператив-

[1] См. перевод статьи Адама в Морском Сб. № 4, 1932 г.

ном резерве командования. В секторах лодки маневрировали самостоятельно, но под воздействием охраны к моменту выхода Большого флота оказались разбросанными в пределах секторов или запанными на глубину. Часть лодок была вынуждена уйти в море.

Фландрские лодки, маневрируя в завесах по намеченному плану, не имели столкновения с неприятелем. Развертывание оперативного резерва запоздало.

Успеху частных атак подлодок препятствовали также плохая видимость и неблагоприятная погода.

Управление подлодками осуществлялось по радио с крейсера *Гамбург*, на котором находился командующий подлодками, и через крейсер *Аркона*, стоявший в Боркуме.

Нахождение командующего подлодками на легком крейсере, входившем в состав IV разведочной группы, не могло дать ему общего представления об обстановке и затрудняло сношения с командующим флотом. Само управление подлодками дало неудовлетворительные результаты. В силу изложенных выше причин, приказания по радио и информация получены были лишь небольшим числом лодок [1].

В результате связь и взаимодействие между отдельными лодками и оперативное взаимодействие лодок с флотом отсутствовали.

Тем не менее в ходе операции была сделана попытка управления подлодками, применения завес и даже перемещения последних по заранее намеченному плану.

Опыт использования подлодок в Ютландском бою привел командование к заключению, что для обеспечения оперативного взаимодействия лодок с флотом и для достижения тактического успеха атак подлодок необходимо применять метод завес в открытом море на вероятных путях подхода противника, и притом завес подвижных; избирать места завес с учетом вероятного прохода их противником в дневное время; в целях соблюдения необходимой тайны, высылать лодки в завесы только непосредственно перед выходом самого флота, обеспечив связь между лодками завесы и завес с командованием путем расположения завес вне зоны прибрежных патрулей; командующему подлодками необходимо находиться на одном корабле с командующим флотом или ближайшем к нему, чтобы иметь общее представление об обстановке и быть непрерывно в курсе намерений командующего флотом.

Все эти соображения легли в основу дальнейшего плана использования подлодок во время выхода Флота открытого моря 19 августа 1916 г.

Ход и результаты столкновения двух величайших флотов в мире в Ютландском бою достаточно общеизвестны. Германский флот наткнулся вместо части на весь, вдвое сильнейший английский флот и, успешно оторвавшись от него, нанес ему вдвое большие

[1] Около 1 ч. ночи *Гамбург* был значительно поврежден (имел сбитую антенну) и только к 5 ч. на нем удалось наладить радиоприем.

потери в судовом составе и втрое большие потери в личном составе, чем понес сам.

И все же Шеер, несмотря на активность и боеспособность германского флота, пришел к заключению, что победить Англию в этой войне можно только пресечением подвоза, подрывом ее экономической жизни.

4. МЕМОРАНДУМ ШЕЕРА

В своем донесении кайзеру после Ютландского боя Шеер писал:

„За исключением *Дерфлингера* и *Зейдлица* Флот открытого моря в середине августа будет готов для нанесения новых ударов противнику. Хотя при благоприятном исходе предполагаемых к этому времени операций противнику и смогут быть нанесены чувствительные потери, не может быть сомнений, что даже наиболее благоприятные результаты боя в открытом море не приведут в этой войне Англию к миру.

Невыгоды нашего географического положения, сравнительно с этим островным государством, и большое материальное преобладание врага не смогут быть уравновешены флотом в такой степени, чтобы мы смогли сломить блокаду, направленную против нас, или держать в блокаде британские острова; так будет даже и в том случае, если наши подлодки полностью будут предоставлены для военных целей.

Скорое и победоносное окончание войны может быть достигнуто лишь посредством изнурения экономической жизни Англии, т. е. применением подлодок против английской торговли.

Выбор для этой цели половинчатых мер, я должен, по моему убеждению и по долгу службы, как и раньше, отсоветовать не только потому, что всякое ограничение действия этого оружия противоречит самому существу его, не соответствует тому риску, которому подвергаются подлодки, и не приносит надлежащей пользы, но и потому, что, несмотря на полное сознание командиров, что в английских водах существенное значение имеют и американские интересы, — невозможно избегнуть прецедентов, которые, если мы не можем итти на действия с полной резкостью, принудят нас к уничижающим уступкам".

Это заключение Шеера шло в разрез со взглядами правительства, стремившегося усилить впечатление от Ютландского боя. Канцлер, надеясь дипломатическим путем склонить Америку к посредничеству, решительно противился ведению неограниченной подводной войны. И в результате Шеер получил предписание произвести какую-либо операцию флотом с использованием подлодок против военных объектов.

В период с 3 по 13 июня в Северном море находились в поисках неприятельских военных кораблей 14 подлодок. Расположенные по окружности радиусом в 10 миль, эти лодки продвигались по району между Норвегией, Шотландией и Оркнейскими островами. Если бы в этом районе случайно оказались части английского флота, то, по словам Гайера, успех подлодок был бы обеспечен [1].

[1] Гайер, „Германские подводные лодки в войну 1914—1918 гг.".

С 28 июля по 4 августа 8 подлодок производили разведку в Северном море, но и на этот раз при встречах с неприятелем успеха не имели.

На основании изучения опыта всех предыдущих выходов Флота открытого моря, Шеер решил снова произвести бомбардировку английских берегов линейными крейсерами при поддержке Флота открытого моря с более целесообразным и интенсивным использованием подлодок и воздушных сил.

5. ОПЕРАЦИЯ 19 АВГУСТА 1916 г.

Наиболее подходящим объектом для операции было побережье от Уитби до Бляйта; между этими пунктами также имел важное значение и Сэндерлэнд, с его многочисленными фабриками и заводами, находящийся в 250 милях от Скапа-Флау и 100 милях от Розайта. Обстрелом Сэндерлэнда Шеер рассчитывал побудить к выходу английские силы и атаковать их своими главными силами, прикрывающими на близкой дистанции действия крейсеров против побережья.

Допуская, что английский флот стоит в Скапа-Флау в неведении о выходе немцев и что выйдет он лишь с получением известия о появлении последних у Сэндерлэнда, Шеер рассчитывал на 5—6-часовые действия без помех со стороны Большого флота.

При предыдущих бомбардировках, подход германского флота к объектам нападения совершался под покровом ночи, и бомбардировка их производилась на рассвете. При этом выход флота из-за минных полей Гельголандской бухты производился днем и легко обнаруживался английскими подлодками, постоянно дежурившими у выходов из минных полей.

Подход к английским берегам ночью, кроме того, лишал германский флот содействия воздушной разведке цеппелинов и, следовательно, совершался в полном неведении о месте нахождения Большого флота. Поэтому Шеер решил выйти ночью, пройти Северное море днем, обеспечить себя с утра надежной воздушной разведкой и донесениями цеппелинов и бомбардировать Сэндерлэнд около 5—6 ч. вечера.

С этой целью в операцию были назначены 8 цеппелинов. Из них 4 (*L-22, L-24, L-32, L-30*) протягивались почти по 58-й параллели от Норвегии к Питерхэду с интервалами в 40 — 50 миль. Имея в виду, что с высоты в 500 *м* поле зрения будет около 40 миль, а с 1 тыс. *м* — около 60 миль, Шеер считал, что при ясной погоде ни одно судно, идущее из Скапа-Флау, не может пройти линию цеппелинов незамеченным.

L-31 на позиции у Фирт-ов-Форта должен был наблюдать за выходом судов из Розайта; *L-11* следить за подходами к Сэндерлэнду; *L-21*—за подходами к Хэмберу; *L-13*—за выходом эскадр, базировавшихся на Гарвич и Ширнесс. Таким образом, получался, по немецкому выражению, «пояс безопасности». Так

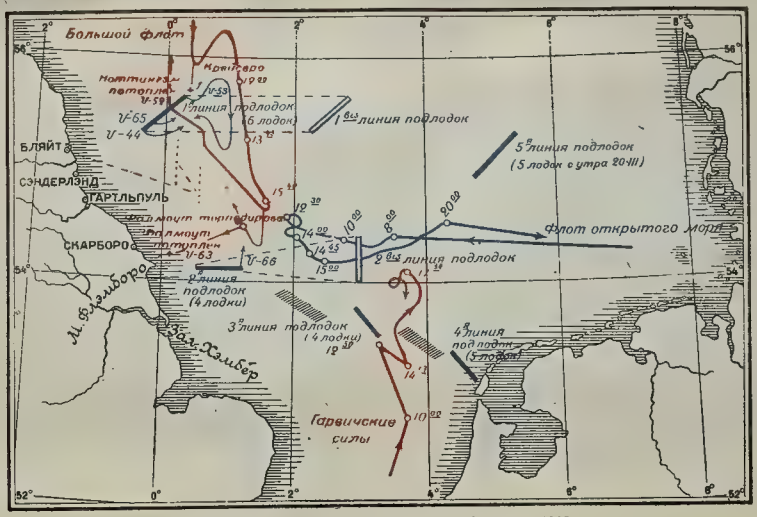

Схема 11. Выход Флота открытого моря 19 августа 1916 г.

как цеппелины того времени могли держаться в воздухе лишь 36 часов, то прибытие их на северные наиболее удаленные позиции было назначено к 10 ч. утра [1], а на южные — к 8 ч. утра.

При подходе германского флота днем к Сэндерлэнду наибольшую опасность для него представляли расположенные в этом районе английские подлодки, которые могли быть предупреждены о его приближении выдвинутыми в море патрулями.

Поэтому Шеер наметил курс сначала на Гартлпуль, с тем, чтобы уже в последний момент полным ходом двинуться к пункту бомбардировки в расчете на то, что неприятельские подлодки не смогут за ним поспеть.

Обратный путь должен был совершаться ночью, без боязни атак английских миноносцев, которые после Ютландского боя признавались мало опасными.

В операцию было назначено 24 подлодки.

С утра назначенного для бомбардировки дня подлодки Флота открытого моря должны были занять позиции в двух завесах (первая у Бляйта — 6 лодок, вторая у Флэмборо — 4 лодки) и служить прикрытием на возможных путях подхода северных или южных английских сил.

Откомандированные в распоряжение Шеера фландрские лодки также с утра располагались в двух завесах (третья — 4 лодки и четвертая — 5 лодок) на *NW* от Тэкселя. В комбинации с германскими минными заграждениями эти лодки должны были обеспечить движение германского флота со стороны Хуфдена.

5 лодок оставались в резерве и должны были быть выставлены на позицию в пятой завесе — восточнее Доггер-Банки — лишь утром через сутки. Назначение этой завесы, повидимому, было — встретить противника при попытке его зайти в тыл германскому флоту.

Интервалы между лодками в завесах составляли от 5 до 9 миль.

Кроме того, планом предусматривалось перемещение 1 и 2 завесы по радиосигналам с флота (схема 11).

На этот раз командующий подлодками Бауэр должен был находиться на линкоре *Принц-регент Люитпольд,* шедшем впереди флагманского корабля. Причиной отделения Бауэра от штаба, повидимому, было то, что лодки при сношениях по радио пользовались волной специальной длины.

Вследствие того, что центр тяжести разведки перелагался на цеппелины, задачей подлодок преимущественно была атака встречных кораблей противника. Для сохранения тайны было предписано пользоваться радио только в случае крайней необходимости и немедленно по выходе флота изменить длину волны и шифр.

Подлодки первых четырех завес (кроме пятой) вышли в ночь с 17 на 18 августа с расчетом быть на позициях к утру 19-го.

Флот открытого моря в ночь на 19 августа вышел в составе двух групп: разведочный отряд Хиппера из линейных крейсеров и наи-

[1] В предположении, что Большой флот в 6 ч. утра будет еще на якоре.

более быстроходных кораблей 3-й эскадры и непосредственно за ним главные силы Шеера в составе 3-й и 1-й эскадр.

В 3 ч. 30 м. утра 19 августа разведочная группа заметила и обстреляла английскую подлодку *E-23*, подошедшую в сумерках рассвета для атаки.

Лодка, не атаковав судов, погрузилась. Хиппер, связанный необходимостью скрывать свое присутствие на море, не известил по радио главные силы о наличии подлодки и вместе с тем не оставил здесь ни одного миноносца, чтобы принудить лодку держаться на глубине.

В 5 ч. концевой корабль *Вестфален* получил в правый борт торпеду, выпущенную с *E-23*, и в суматохе дал об этом радиосообщение по прежнему коду и на прежней длине волны. Шеер имел основание думать, что эта ошибка позволила англичанам узнать о его выходе в море и о том, что подорван большой корабль. *Вестфален* более часа следовал за эскадрой, пока Шеер не решил отпустить его обратно под охраной полуфлотилии миноносцев.

Поврежденный корабль неблагоразумно возвращался прежним курсом через те места, где была обнаружена подлодка.

В 7 ч. 22 м. в 7 милях к *W* от места первой атаки он был вторично атакован той же лодкой, но на этот раз безуспешно.

О выходе германского флота *E-23* сообщила по радио лишь в 10 ч., причем указала его местонахождение неправильно. Английские береговые радиостанции дали более ранние и точные сведения.

О том, что английский флот находится в море, германская радиостанция в Неймюнстере известила в 8 ч., но из-за дефектов в наблюдении точное его положение радиопеленгованием не могло быть определено.

Англичане после Ютландского боя приняли ряд мер для своевременного обнаружения выхода германского флота. С июня была установлена постоянная линия подлодок 11-й флотилии к западу от Хорнс-Рифа и линия лодок Гарвичской флотилии к северу от Тершеллинга. Дальность действия лодочных радиостанций с 50 миль была увеличена до 300—400 миль.

Увеличение числа минных заграждений перед базами английского флота также заставило Джеллико ожидать выхода германского флота, и, как ни туманны были сведения разведки, уже вечером 18 августа Большой флот вышел из Скапа-Флау и на рассвете 19-го был близ банок Лонг-Форти, пройдя ночью северную линию цеппелинов. Впереди в 30 милях шли линейные крейсера Битти, предшествуемые группой легких крейсеров.

Около 6 ч. утра эта группа из 4 легких крейсеров, шедших зигзагами 20-узловым ходом, вошла в район первой завесы германских подлодок, расположенной у Бляйта. *U-52*, находившаяся в этой завесе, атаковала и потопила тремя торпедами английский легкий крейсер *Ноттингэм*. Вынужденная после атаки уйти на глу-

бину, она смогла послать донесение, которое достигло Шеера лишь в 11 ч. 40 м.

Джеллико перед этим имел сведения о появлении неприятельской подводной лодки в 18 милях на *NO* от Бляйта и теперь получил первые сведения о гибели *Ноттингэма*[1].

«Эти отрывочные сведения, повидимому, привели Джеллико к мысли, что дальнейшее продвижение на юг приведет Большой флот в ту западню, которую он ожидал от противника. Вероятно, по этой причине Джеллико в 7 ч. утра повернул обратно на север»[2].

Между тем около 8 ч. утра *U-53* заметила на большом для атаки расстоянии 4 легких крейсера, 3 линкора и большое число эсминцев, шедших курсом *N*. Некоторое время она шла за ними, но, потеряв их из виду, вернулась на свое место. Донесение об этом от *U-53* Шеер получил около 10 ч. утра.

Большой флот продолжал свой отход курсом *NO* до 9 ч. 50 м. и затем, «так как неприятельских лодок больше обнаружено не было, повернул на юг, направляясь в протраленный канал»[3].

В это время цеппелин *L-31*, находившийся в районе Фирт-ов-Форта, донес, что в 9 ч. 50 м. английские главные силы, замеченные им в широте 55°35′ *N* и долготе 0°35′ *O* (в 80 милях на *NNO* от Бляйта), шли на *NO*, но что налетевшие дождевые шквалы вскоре скрыли их из виду[4].

L-11, следивший за подходом к Сэндерлэнду, обнаружил Большой флот уже при движении его к югу. Неотступно следуя за ним, он посылал донесения о своих наблюдениях, но эти донесения достигли Шеера лишь после полудня.

Решающее влияние на движение и намерение Шеера оказало донесение цеппелина *L-13*, наблюдавшего за районом Гарвича, полученное Шеером около 12 ч. 30 м.

Сообщив ранее о замеченном им отряде легких судов и эсминцев, двигавшихся то на *NO*, то на *SW*, *L-13* доносил, что в 11 ч. 30 м. он видел отряд из 30 судов, в числе которых было 16 миноносцев, крейсера и линкоры, курс — *N*.

Вскоре *L-13*, попав в грозовые облака, потерял из виду английские суда и уже не мог уточнить свое донесение.

Тотчас по получении донесения *L-13* Шеер повернул на обратный курс, уведомив об этом Хиппера, с которым он соединился.

Между тем, Джеллико, подвигаясь на юг, около 12 ч. 30 м. приказал выслать бляйтские подлодки на позицию по линии *N — S* в 50 милях к востоку от Сэндерлэнда, а сам изменил курс с расче-

---

[1] О том, что *Ноттингэм* стал жертвой подлодок, Джеллико узнал 2 часа спустя.

[2] Ньюболт, „Операции английского флота в мировую войну", т. IV, стр. 41.

[3] Там же, стр. 44.

[4] Ньюболт, „Операции английского флота в мировую войну", т. IV, стр. 43.

том пройти между берегом и западным краем хэмберского минного заграждения.

По словам официального историка, «вряд ли приходится сомневаться, что Джеллико, желая поймать немецкий флот, считал за наилучшее не удаляться от вероятной цели неприятельской операции — побережья Англии»[1].

В это время *U-53*, находившаяся в первой завесе, опять заметила, но на слишком большом для атаки расстоянии, линейные силы англичан, шедшие на юг. Зная, насколько важны для Шеера такого рода сведения, *U-53* более часа шла за неприятельским флотом, давая сообщения по радио, пока не потеряла его из виду, после чего вернулась на свое место[2].

Донесение *U-53* Шеер получил около 14 ч. 30 м., но введенный в заблуждение донесением *L-13*, продолжал итти на *SO*, рассчитывая встретить крупные силы противника на этом курсе.

С поворотом Флота открытого моря на *SO* командующий подлодками приказал 1-й и 2-й завесам перейти на новые позиции (схема 11) с целью приблизить их к вероятному месту боя. Ничего не обнаружив на *SO* курсе, Шеер в 15 ч. повернул к базе. С поворотом Шеера подлодкам 1-й и 2-й завесы было послано радио о возвращении на прежние позиции.

Незадолго перед этим одно из судов II германской разведочной группы подверглось атаке германской подлодки. Разведочная группа встретила свои же лодки, перемещенные без уведомления о том разведочной группы. Подлодки также не были осведомлены о перемене курса флота. Выпущенная в 15 ч. 30 м. торпеда с подлодки в одно из судов охраны дала повод предполагать о новой ошибке германских подлодок.

Около 14 ч. Джеллико получил радио Адмиралтейства с указанием места флагманского корабля, на котором Шеер находился в 12 ч. 30 м. Расстояние до корабля было всего 40 миль, и Джеллико, считая бой неминуемым, приказал линейным крейсерам следовать каналом *M*. Последовавшее затем радио Адмиралтейства о том, что Флот открытого моря повернул вправо, дало ключ к разгадке, почему до сих пор не произошло встречи флотов.

Тирвитту дано было распоряжение — быть готовым атаковать неприятеля при движении его в свои базы.

Около 16 ч. *U-66*, входившая в состав 2-й завесы, заметила шедшую на юг группу линейных крейсеров Битти и выпустила по ним безрезультатно 3 торпеды.

В 16 ч., получив радиосообщение Адмиралтейства, в котором определенно указывалось, что Шеер ушел и что в 14 ч. 45 м. германский флот уже находился в 78 милях на *NO* от Хэмбера,

---

[1] Ньюболт, „Операции английского флота в мировую войну", т. IV, стр. 46.

[2] В 19 ч. *U-53* снова увидела те же силы, идущие на *N*; не будучи в состоянии атаковать их из-за дальности расстояния, она донесла о возвращении англичан.

Джеллико повернул обратно, считая «неразумным следовать теми водными пространствами, по которым только что прошел неприятель, так как неприятель после поворота или поставит мины, или оставит за собой подлодки для действий по пути следования английского флота».

Битти, будучи южнее, повернул одновременно с главными силами. Эскадры легких крейсеров прикрывали арьергард. Цеппелины неотступно следовали за английским флотом. В 16 ч. 45 м. 3-я эскадра легких крейсеров открыла по ним огонь и, когда легкий крейсер *Фалмоут* после обстрела цеппелина шел на присоединение к *Дублину*, *U-66* попала в него двумя торпедами с расстояния 5 каб. *Фалмоут* остался на плаву.

Высланные Битти миноносцы подвергли лодку повторным атакам и заставили ее в течение 2 ч. 30 м. оставаться на глубине.

Большой флот, идя обратно *NW* курсом через проход *M*, с наступлением темноты снова проходил линию 1-й завесы германских подлодок. *U-44*, находясь в этой завесе, выпустила 2 торпеды, но промахнулась; *U-65*, находясь в надводном состоянии, в 20 ч. 45 м. с дистанции 3 тыс. *м* дала залп 4 торпедами, из которых 2 прошли вплотную за кормой *Инфлексибла*. Другие две лодки, хотя и заметили противника, но из-за дальности расстояния атаковать не могли.

Плавание Большого флота проходом *M* показывает, какой опасности он подвергался при движении по «зараженному» району. *NW* курс вел его прямо на 1-ю завесу подлодок, а необходимость держаться внутри прохода стесняла его маневрирование, так как в этом узком проходе было мало места для свободного зигзагирования.

Между тем, поврежденный *Фалмоут* шел всю ночь силами своих машин 2-узловым ходом в сопровождении 8 миноносцев. Утром 20 августа его взял на буксир спасательный пароход. В полдень *Фалмоут* увидела западная лодка 2-й завесы *U-63* и, несмотря на охрану 8 миноносцев, успешно атаковала его. Обе ее торпеды попали. Тем не менее крейсер все-таки держался на плаву еще 8 часов и затонул, не доходя 5 миль до Флэмборо.

В результате, действия подлодок в течение операции свелись к следующему: 7 подлодок имели соприкосновение с противником и 5 смогли его атаковать; было выпущено 18 торпед, из которых в цель попали только 5; 2 английских крейсера были потоплены.

22 августа все лодки благополучно вернулись в базы.

Из 5 английских подлодок, выдвинутых к Гельголандской бухте, и 8 лодок к востоку от Сэндерлэнда только *E-23* из первой группы имела столкновение с неприятелем и подорвала линкор *Вестфален*.

Операция 19 августа произвела на Джеллико большое впечатление.

Ему представлялось, что неприятелю удалось выполнить именно тот план, которого он опасался, и командующий Большим флотом считал, что, пока флот не обеспечен достаточным числом мино-

носцев для охраны от подлодок, он при всяком выходе будет нести тяжелые потери.

Весь предыдущий опыт показал, что немцы не предпринимали крупных операций без поддержки главных сил. Поэтому всякий раз, когда они проявляли признаки активности, английское командование всегда высылало главные силы в море.

Теперь же Джеллико категорически настаивал на необходимости изменить точку зрения, господствовавшую раньше: «во что бы то ни стало искать противника, как только станет известно о выходе неприятельского флота», не считаясь при этом с подводной и минной опасностью.

До сих пор существовало правило не искать боя в районе, ограниченном параллелью Хорнс-Рифа и 5-м меридианом. После операции 19 августа Джеллико предложил увеличить этот район до пределов параллели 55° 30′ *N* и 4-го меридиана.

При наличии угрозы от подлодок флот, по мнению Джеллико, вообще не должен заходить к югу от Доггер-Банки.

Не будучи обеспечен достаточным числом миноносцев, Джеллико не давал в дальнейшем гарантии безопасности приморских городов от неприятельской бомбардировки, он также не считал возможным, в случае неприятельского десанта, помешать этой операции в первый же момент. Его предложение сводилось к тому, чтобы возложить защиту Северного моря и английского побережья к югу от Сэндерлэнда на местные флотилии обороны, Гарвичский и Хэмберский отряды и на 3-ю эскадру линкоров, независимо от того, будет ли Большой флот базироваться на Скапа-Флау или Розайт.

Адмиралтейство согласилось с точкой зрения Джеллико, и Большой флот получил в этом смысле новые инструкции, которые служат ярким показателем той «разительной перемены, которую внесло в войну на море тактическое использование подводных лодок»[1].

После изучения всех событий, происшедших с 18-го по 20 августа, штаб Шеера пришел к тому же выводу, к которому он пришел после Ютландского боя, — к необходимости вести неограниченную подводную войну, не рискуя больше Флотом открытого моря до тех пор, пока не будет увеличено число цеппелинов и не улучшено их навигационное оборудование и средства связи.

Уже ко времени Ютландского боя немцы располагали достаточным числом подлодок с ходом в 15—16 узлов; эти лодки, выйдя одновременно с легкими силами, могли бы почти всегда находиться у главных сил к моменту вступления последних в бой.

К тому же ввиду превосходства английского флота генеральный курс германского флота в бою был бы в большинстве случаев на *SO*, т. е. к своим базам, и, следовательно, отстающие подлодки автоматически оказывались бы на позициях для атаки. Команду-

[1] Ньюболт, „Операции английского флота в мировую войну", т. IV, стр. 53.

ющий лодками Северного моря неоднократно доказывал необходимость придавать лодкам на время совместных операций наиболее быстроходные миноносцы, снабженные специальными радиоустановками и приборами подводной сигнализации.

19 августа 1916 г. было днем последней попытки действовать сразу большим количеством подлодок против боевых кораблей противника. Операция 19 августа оказалась наиболее удачной из всех совместных операций флота с подлодками, несмотря на ряд ошибок, допущенных вследствие малого опыта по совместной деятельности подлодок с флотом. Во многих случаях подлодки дополняли и даже заменяли воздушную разведку, которая неоднократно своими ошибками вносила путаницу в оперативное руководство.

Однако, как подлодки, так и военные воздушные силы часто не могли в нужный момент дать необходимые сведения.

Расположение 1-й и 2-й завес было выбрано удачно, и перемещения их, благодаря нахождению флагмана подлодок при командующем флотом, могли производиться своевременно. Однако, при перемещении на заранее фиксированные позиции не могло быть учтено движение противника в ходе операции, и, вследствие недостатков боевого управления, корабли флота при перемене курса оказывались незастрахованными от атак своих же подлодок.

Целесообразнее было бы предусмотреть свободное перемещение лодок от исходной точки обозначенной позиции в определенном районе, до определенного предела. Этим достигалась бы большая гибкость руководства и маневрирования, отвечающая изменениям обстановки, но и это требовало быстрой и надежной связи с подлодками и более высокой техники управления.

Операция 19 августа показала, насколько усложнились методы ведения войны на море надводными силами при участии и под воздействием подлодок, воздушных сил и минных заграждений и насколько вместе с тем неразработаны были еще методы и техника боевого управления подлодками при совместных действиях с флотом, насколько ощупью шли оба флота к решению своих задач в новой обстановке.

Кроме того, операция показала недостаточность системы о д и н о ч н ы х завес и недостаточное их протяжение (около 30 миль).

Завеса в виде одной линии даже с небольшими интервалами не являлась непреодолимым препятствием для флота, идущего с охраной и окруженного дозором из легких сил. Английский флот доказал на деле, что такую завесу можно обойти и даже форсировать.

Опыт операции показал, что завесы надо было э ш е л о н и р о в а т ь в г л у б и н у, в 2—3 ряда и перекрыть промежутки между ними, для чего требовалось большое число подлодок.

Воздушная разведка, на которую возлагались большие надежды, не оправдала ожиданий Шеера. Английский флот прошел «пояс безопасности» ночью.

Часть донесений цеппелинов была неверна, донесения запаздывали, наблюдения прерывались из-за плохой погоды. Вследствие этого решения и действия германского командования по управлению завесами опирались на ошибочные или сомнительные данные.

6. ПЛАН СЕНТЯБРЬСКОЙ ОПЕРАЦИИ

По словам Шеера, на основании опыта 19 августа... «аналогичная операция была проектирована до начала октября. Использование лодок базировалось снова на том принципе, что они должны осуществлять охрану фланга. Но на этот раз способ выполнения операции предполагался иной. Заградительные линии в один ряд не давали необходимого обеспечения в том, что составляющие их лодки смогут выйти в атаку при приходе неприятеля на заградительную линию. Суда противолодочной охраны могли отразить атаку первой подлодки, заметившей неприятеля, соседние же лодки были слишком удалены для того, чтобы принять участие в атаке. Поэтому был выбран другой способ расположения подлодок—считаясь лишь с одним направлением приближения неприятеля и ожидая его на более широком пространстве.

При таком расположении подлодки находились в трех рядах, каждый ряд за интервалом предшествовавших рядов. В общем лодки покрывали бы пространство в 100 миль.

Однако, выполнение этого плана откладывалось со дня на день, сначала из-за дурной погоды для полетов цеппелинов, а затем вследствие наступления темных ночей, удобных для налетов цеппелинов на Англию.

7. ИДЕЯ „ЭСКАДРЕННЫХ“ ПОДЛОДОК

Английское Адмиралтейство, как и германское высшее командование, стремилось сочетать операции линейного флота с боевой деятельностью подлодок. 11-я флотилия подлодок, базировавшаяся на Бляйт с октября 1915 г. и входившая в состав Большого флота, первоначально имела назначение для действий в эскадренном бою и находилась в непосредственном подчинении Джеллико. Перед выходом Большого флота 18 августа она получила приказание собраться в 50 милях к востоку от Гартлпуля, чтобы прикрывать подходы к району Тайн — Уитби, причем лодки предупреждались о необходимости держаться соединенно и находиться в готовности на случай присоединения к Большому флоту.

Это приказание означало стремление приблизить лодки к району вероятной встречи с противником. Однако, зная, что этот район насыщен германскими подлодками, Джеллико отказывается от тактического взаимодействия со своими подлодками и приказывает лодкам образовать завесу в этом же районе. Хотя эта завеса и оказалась на пути германского флота, но она не сыграла

никакой роли, так как германский флот повернул, не доходя до нее, отказавшись от обстрела Сэндерлэнда.

Таким образом, и англичане практиковали метод завес, причем перемещение их пытались осуществить посредством репетичных миноносцев.

Однако, в то время как немцы стремились к дальнейшей разработке метода завес, англичане обратились к разрешению проблемы эскадренных подводных лодок путем строительства лодок специального типа — *K*, ставя им особые задачи и отводя определенное место в походном и боевом порядке флота.

После операции 19 августа германские лодки часто посылались также в качестве прикрытия германских воздушных сил, очень активно действовавших в это время против Англии. В соответствии с таким применением подлодок вдоль всего английского побережья от пролива Минч (между Шотландией и Гебридскими островами) до мыса Флэмборо, к югу от которого начиналась область операций фландрских лодок, были намечены особые зоны, куда посылались лодки в предположении, что в связи с воздушными налетами у английского побережья будет развиваться усиленная деятельность боевых кораблей и что там лодки смогут достичь больших успехов. Последняя подобная операция против боевых кораблей была предпринята в конце сентября, но успеха в ней лодки не имели.

Между тем, в конце августа германский морской генеральный штаб вновь предложил возобновить войну против торговли. Это предложение поддержал штаб Флота открытого моря.

8. СОВЕЩАНИЕ В ПЛЕССЕ 3 СЕНТЯБРЯ 1916 г.

28 августа в результате неудачи Верденской операции, Луцкого прорыва и выступления Румынии на сторону Антанты, Фалькенгайн был заменен Гинденбургом.

На военном совете в Плессе 3 сентября начальник морского генерального штаба Хольцендорф и морской министр Капелле, основываясь на опыте операций 31 мая и 19 августа, настаивали на решении вести неограниченную подводную войну против торговли. Канцлер Бетман-Хольвег утверждал, что такой способ войны неминуемо повлечет за собой разрыв и войну с нейтральными до сих пор Соединенными штатами, Голландией и другими странами.

Совещание признало, что создавшееся для Германии положение не дает возможности итти на такой метод ведения войны, но, уступая настояниям адмиралов, что подводная война есть единственный способ верных и успешных действий флота, совещание предоставило Гинденбургу право определить подходящий момент для начала неограниченной подводной войны [1]. Это решение показа-

[1] Главная квартира все же считала, что неограниченную подводную войну надо отложить, пока обстановка на румынском фронте позволит перебросить войска для охраны голландской и датской границ.

лось Шееру недостаточным и он послал своего начальника штаба к Людендорфу для проведения своих взглядов.

В результате Людендорф признал, что без подводной войны, проводимой беспощадно, нет никакой возможности привести войну к успешному для Германии концу.

После совещания в Плессе, на котором ведение неограниченной подводной войны было принципиально решено, хотя и отложено, были заказаны 2 лодки по 800 *т*, 16 лодок по 400 *т* и 9 подводных крейсеров. Заказ последних исходил из вывода о необходимости применения новых методов в торговой войне и перенесения ее в Атлантический океан.

С сентября начали вступать в состав Фландрской флотилии новые подводные заградители типа *C-II* (*UC-16* и *UC-26*), у которых по сравнению с *C-I* водоизмещение с 168 *т* было увеличено до 420; вместо одного 90-сильного двигателя было 2 по 250—300 сил; скорость вместо 6 узлов—12 узлов; дальность надводного плавания вместо 800 миль—10 тыс. миль. Эти лодки принимали 18 мин заграждения и были вооружены тремя торпедными аппаратами и одной 88-*мм* пушкой. *C-II* были чрезвычайно удачной конструкции и являлись большим достижением германского подводного кораблестроения.

Отклонение предложения командира Фландрской флотилии топить без предупреждения все суда в районе Дувр — Портлэнд побудило его для ведения торговой войны по призовому праву послать более новые лодки типа *UB-II* в западную часть Канала.

Операция четырех *UB* в западной части Канала дала свыше 60 тыс. потопленного тоннажа.

Таким образом, лодки типа *UB-II*, имевшие лучшую артиллерию, действовали вдали, а малые лодки типа *UB-I*—в Хуфдене.

«Несомненно, — говорит Гайер, — «добровольно» начатые операции против торговли, за отсутствием лучших возможностей, способствовали отдаче приказа 8 октября о начале всеобщей торговой войны по призовому праву»[1]. Этот приказ застал Фландрскую флотилию в полном разгаре ее боевой деятельности.

Как происходила борьба в Английском канале, показывает следующий факт. В сентябре в течение семи дней 2 или 3 германские подлодки оперировали в Канале, в районе, который охраняли 49 эсминцев, 48 миноносцев и 468 мелких вспомогательных судов.

За эти дни подлодки подвергались самому энергичному преследованию 13 эсминцев и 7 судов-ловушек. Однако, несмотря на тройное численное превосходство своих врагов, лодки, не понеся никаких потерь, утопили более 30 английских и нейтральных коммерческих судов. Это свидетельствует о том, что применяемые до сего времени средства и способы противолодочной борьбы, как на-

[1] Гайер, „Подводная крейсерская война", *U* — Kreuzer-Krieg.

ступательные, так и оборонительные, оказывались не только недостаточными, но и совершенно недействительными.

Обычно, как только лодка начинала оперировать в английских водах, об ее присутствии сообщалось по радио или другими способами, а затем через день-два поступали более точные сведения из донесений капитанов атакованных судов или из опросов спасшихся.

В приведенном выше случае береговые наблюдательные посты передавали в Адмиралтейство сведения о лодках исключительно быстро. Однако, прежде чем отдать соответствующие распоряжения, требовалось немало времени, чтобы проверить эти сведения, и миноносцы, высланные для преследования лодок, никогда не поспевали иначе как с опозданием на 12 часов притти в ту точку, где в последний раз видели лодку. Обычно же они опаздывали еще больше. При таком запоздании, допуская, что ход лодки — 8,5 узла, она могла находиться в момент прибытия миноносца где-то в пределах круга радиусом в 100 миль, и миноносцам предстояло обыскать район в 30 тыс. кв. миль в открытом море.

Конечно, в ограниченных водах район поисков был меньше. Но и при самых благоприятных условиях проблема рационального развертывания сил для преследования подводного противника представляла «неимоверно трудную задачу» [1].

Для преодоления этого затруднения могло быть два способа: ускорить получение и передачу сведений о лодках и быстро сосредоточить в угрожаемом районе максимум противолодочных сил.

Для реализации первого способа была призвана на службу наука, которая должна была дать новое средство для применения более совершенного метода наблюдений за лодкой, находящейся в море, дать противолодочным судам «уши», которые избавили бы их от необходимости бесплодно рыскать по громадному водному пространству в поисках противника, который может находиться в 100 милях или лежать на дне.

Реализация второго способа затрагивала всю английскую систему обороны. Статистика показывала, что из 16 случаев обнаружения подлодки атаковать ее удавалось только один раз и что число судов, непосредственно преследовавших подлодки, не превышало одной пятой числа наличных в каждом случае противолодочных сил.

9. РАСПРОСТРАНЕНИЕ ОПЕРАЦИЙ ПОДЛОДОК НА СЕВЕРНУЮ ЧАСТЬ АТЛАНТИКИ И СЕВЕРНЫЙ ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАН

С началом подводной войны по призовому праву (приказ от 8 октября) операции подлодок постепенно расширялись. Они стали распространяться на северную часть Атлантического океана и Северный Ледовитый океан.

[1] Корбетт, „Операции английского флота", т. IV, стр. 337.

Выполнение операции в Северном Ледовитом океане возлагалось на 3-ю флотилию. В половине сентября туда были направлены подлодки *U-43*, *U-46* и *U-48*. Еще ранее в Белое море посылались *U-75*, поставившая 4 августа минные заграждения к северу от мыса Орловского, и *U-76*, вернувшаяся за день до ухода указанных трех подлодок.

Назначение этих лодок состояло в том, чтобы перехватывать суда, выходящие из Лофотенского архипелага, а затем действовать в районе к северу от Варде. Эта позиция была выгодна тем, что позволяла отправлять в Варде экипажи с потопленных кораблей, что было необходимо при ведении торговой войны по призовому праву.

Благоприятная погода и полное отсутствие противолодочных средств на этом театре способствовали успеху германских подлодок. *U-48*, потопив 3 парохода, захватила близ Нордкапа русский пароход (бывший германский, конфискованный в начале войны во Владивостоке) с военным снаряжением, орудиями и автомобилями и, ловко пройдя линию английской блокады 16 октября, пришла с призом в Вильгельмсхафен.

U-43 потопила 10 пароходов и в ночь на 8 октября обстреляла радиостанцию на полуострове Рыбачьем у м. Цып-Наволок. *U-46* потопила 8 пароходов. Обе подлодки вернулись в двадцатых числах октября.

Эта «полярная» экспедиция дала в итоге 55 тыс. потопленного и захваченного тоннажа.

Из двух подлодок, *U-54* и *U-56*, вышедших в половине октября к мурманскому побережью, первая не могла ничего сделать из-за чрезвычайной осторожности пароходов, вызванной предыдущими операциями подлодок и из-за организованной противолодочной обороны. Вторая подлодка (*U-56*) из похода не вернулась, будучи потоплена русским миноносцем.

10. ПОПЫТКИ ПРИМЕНЕНИЯ ТОРГОВЫХ ПОДЛОДОК

В описываемый период состоялся и знаменитый поход торговой подлодки *U-53 (Дейчланд)* к берегам Америки. Цель ее посылки можно предполагать двоякую: 1) обеспечить успешное выполнение задачи торговой лодки *Бремен*, которая должна была осуществить попытку введения в обиход «торговых подлодок» и доставить из Америки остродефицитные товары; 2) показать Америке и Англии возможности боевой деятельности германских подлодок у берегов Америки.

U-53 в первую очередь надлежало атаковать те неприятельские корабли, которые, по имевшимся сведениям, охраняли подходы к заливу Лонг-Айленд-Саунд от появления торговой лодки *Бремен*.

Для такого далекого плавания лодку пришлось несколько приспособить. Четыре цистерны погружения были переделаны в нефтяные, вместо 90 *т* лодка приняла на себя 150 *т* топлива, значительно были увеличены запасы питьевой воды.

17 сентября *U-53* вышла из Гельголанда, намереваясь, обогнув Шотландию, итти по дуге большого круга к Нью-Фаундленду.

В Северном море лодку застал сильный шторм. Вследствие перегрузки осадка лодки увеличилась на 1,5 фута, и плавание происходило в очень тяжелых условиях.

Подойдя к американскому побережью и не обнаружив неприятельских кораблей, *U-53* 7 октября зашла на несколько часов в Нью-Порт. На следующий день у плавучего маяка Нантукет лодка потопила 3 английских парохода, 1 голландский и 1 норвежский, общей вместимостью около 20 тыс. *т*. Часть пароходов была потоплена на виду у 16 американских эсминцев, которые и подобрали экипажи погибших пароходов.

Хотя пароходы были потоплены вне территориальных вод и с соблюдением правил крейсерской войны, но самый факт их потопления, знаменовавший перенесение подводной войны к берегам Америки, не мог быть приятен американскому правительству, и Вильсон не замедлил предупредить германского посла, что подобные случаи не должны повторяться.

В Нью-Порте *U-53* не могла сделать пополнения запасов и была вынуждена двинуться в обратный путь.

На обратном пути, умело использовав Гольфстрем, лодка 25 октября пришла в Вильгельмсхафен, пробыв в плавании 48 дней и сделав в общем 7 550 миль.

Подлодка *Бремен,* вышедшая из Германии в начале сентября, повидимому, погибла при погружении.

Еще при первом выходе торговой подлодки *Дейчланд* в дальнее плавание в июне с ней произошла авария у Хорнс-Рифа, и только малая глубина, благодаря которой лодка уперлась носом в грунт, спасла ее от гибели. И потеря второй торговой лодки *Бремен* объяснялась именно как следствие неудачного погружения и недостаточной тренировки ее команды.

После гибели *Бремен* остальные 6 лодок того же типа были переделаны в крейсерские лодки, но они обладали крупным недостатком, имея небольшую скорость всего лишь 7 узлов, тогда как крейсерские лодки имели 15 узлов.

Поход *U-53* к берегам Америки показал, что Мадера, Канарские острова и острова Зеленого мыса вполне доступны новым германским лодкам, и, следовательно, открытые рейды Фунчала и Порт-о-Прайя оказываются непригодными для якорной стоянки судов и приемки угля. Поэтому базирование 9-й крейсерской эскадры англичанам пришлось перенести в Сиерра-Леоне.

Между тем, торговая подводная война в водах, омывающих Англию, особенно в Канале и у западного побережья, разрасталась.

Приказом 8 октября отменялась проверка судовых документов торговых судов, если по их внешнему виду или поведению можно заключить, что они принадлежат противнику. В дальнейшем разрешилось топить торпедами все суда, которые при их задержании открывают огонь. Исключение делалось только для пассажирских пароходов. Нефтеналивные суда, на которых будет обнаружено вооружение, разрешалось топить без предупреждения. Равным образом предписывалось топить без предупреждения суда в восточной части Канала, идущие без огня, и неприятельские суда, находящиеся на ходу или на якоре на внешних рейдах Шербурга, Гавра, Кале и Булони, в пределах территориальных вод.

Продолжительные походы малых лодок типа *UB* у берегов Фландрии и в районе Хуфдена были значительны в оперативном отношении тем, что держали в непрерывном напряжении дозорные отряды противника.

С целью очистить Канал от неприятельских дозоров для расширения деятельности фландрских лодок был предпринят 26—27 октября набег 3-й и 9-й флотилий эсминцев из Зеебрюгге на Дуврский пролив.

Несмотря на значительные силы Дуврского патруля, две германские минные флотилии во время набега потопили 6 судов Дуврского патруля, эсминец *Флерт* и нанесли тяжелые повреждения двум эсминцам *Ньюбиен* и *Зулу* [1].

2 ноября *U-20*, возвращаясь из похода к западным берегам Англии и находясь между Шетландскими островами и Норвегией, приняла радиосигналы о помощи с *U-30*, у которой один дизель вышел из строя, а другой давал только средний ход. *U-20* пошла на помощь. Соединившись, обе лодки стали продолжать путь вместе. При подходе к берегам Дании в густом тумане у Боубьерга лодки сели на мель. *U-30* вскоре удалось сняться, а *U-20*, перескочившая через бар, прочно застряла на грунте.

Шеер, получив сообщение об этом, тотчас же послал туда 4 линкора 3-й эскадры и линейный крейсер *Мольтке* с полуфлотилией миноносцев, которые и пытались стащить *U-20*.

Линкоры держались в дозоре к *W* и *N* от места аварии и вскоре оказались в районе наблюдения 11-й английской флотилии подлодок.

Одна из лодок *E-1* выпустила 4 торпеды с расстояния 20 кабельтовых, в результате чего 2 немецких линкора были выведены из строя на долгое время. *U-20* была оставлена своим экипажем и взорвана.

В результате Шеер получил резкую телеграмму от кайзера:

«Рисковать эскадрой и едва не потерять два линкора ради спасения двух лодок — нерасчетливо. Подобные попытки не должны иметь места в будущем».

---

[1] Впоследствии из этих двух миноносцев сделали один: *Зубиен*.

Шеер оправдывал свой поступок необходимостью укрепления морального состояния личного состава лодок, который должен быть уверен в поддержке Флота открытого моря при тяжелых обстоятельствах.

Вместе с тем расширялась деятельность подлодок у западного побережья Англии, Ирландии, Франции и Испании. В числе лодок, успешно действовавших в последние месяцы 1916 г. у западных берегов Ирландии, в Бискайском заливе и у берегов Испании, следует отметить *U-57, U-49* и *U-50*. Первая имела артиллерийский бой с двумя траулерами и потопила английский сторожевой корабль. *U-49* имела задачу оперировать у северо-западных берегов Ирландии и к югу до берегов Испании. Лодка действовала согласно инструкции и останавливала пароходы, не подходя к ним ближе 4 тыс. *м*, благодаря чему обстрел ее атакованными пароходами не причинял ей вреда. Потопленный ею тоннаж равнялся 36 тыс. *т*. *U-50* действовала с успехом в Бискайском заливе и также имела ожесточенную перестрелку с атакованным пароходом прежде, чем его потопила.

Распоряжением морского генерального штаба были отправлены к Канарским островам для операции против торговли *U-52* и *U-47*. Во время этого похода *U-52* потопила у берегов Португалии французский линейный корабль *Сюфрен*, шедший без охраны миноносцев. С корабля не спасся ни один человек; о его гибели дала сообщение сама лодка.

Обе лодки после этого похода в декабре пришли в Каттаро *U-58* производила разведку для вспомогательного крейсера *Мёве* перед его первой операцией в Атлантическом океане.

U-66, вышедшая из Киля, сопровождала вспомогательный крейсер *Вольф* в Атлантический океан.

Для сопровождения *Вольфа* вышли из Эмса также *U-81* и *U-83*. Они шли на большом расстоянии впереди крейсера, своевременно сообщая ему о всех подозрительных дымах.

U-43 после похода в Северный Ледовитый океан стала в продолжительный ремонт и только в начале января 1917 г. вышла к западному побережью Англии и берегам Испании. Во время этого похода она захватила два парохода и приспособила их для приема команд с потопленных судов. За свой поход она потопила около 25 тыс. *т*. Ее поход может служить примером, как могла в то время вестись торговая подводная война по призовому праву, правда, в районах, удаленных от неприятельских противолодочных сил.

Кроме упомянутых *U-52* и *U-47*, в октябре ушли в Средиземное море *U-32, U-63, U-64* и *U-65*. Последние три лодки были особенно удачной конструкции и свободно давали 16 узлов. На них были поставлены дизели завода М. А. N., предназначавшиеся для русских подлодок, начатых постройкой еще до войны.

11. ОПЕРАЦИИ ПОДЛОДОК В СРЕДИЗЕМНОМ МОРЕ

Деятельность подлодок в Средиземном море за весь период с мая 1916 г. по февраль 1917 г. можно рассматривать как одну цельную кампанию. Операциями в Средиземном море руководил непосредственно морской генеральный штаб, правильно оценивший обстановку на этом театре, где можно было добиться больших успехов при наименьших потерях. Поэтому посылка 5 больших лодок в Средиземное море во время затишья торговой войны в Северном море была вполне целесообразна. Пять *UB,* собранные в Пола, также начали оперировать в этот период, как и отправленные из Северного моря семь *UC.*

Нецелесообразным было пребывание в Черном море с мая по август двух больших лодок *U-33* и *U-38,* где их деятельность ограничилась лишь обстрелом нескольких береговых пунктов и потоплением незначительного числа коммерческих судов. В Средиземном море они достигли бы большего результата, как это показывают две операции *U-38* по возвращении ее в Средиземное море.

Первая операция *U-38* в западной части Средиземного моря дала около 50 тыс. потопленного тоннажа, вторая операция в районе Мадеры дала 31 тыс. *т.* Наиболее замечательны походы *U-35* под командой Арно и *U-39* под командой Фортсман. *U-35* сделала 4 похода, в которых Арно достиг небывалых результатов, не превзойденных им даже в период неограниченной подводной войны. За 4 похода им потоплено 230 тыс. *т* (57+90+ +67+16) [1].

6 походов подлодки *U-39* дали 170 тыс. потопленного тоннажа.

Эти цифры характеризуют возможности подлодок в условиях неорганизованной противолодочной борьбы и при отсутствии нейтральных судов в Средиземном море.

При этом следует отметить, что ремонтные средства в Пола и Каттаро были недостаточны и не справлялись с требованиями столь большого количества подлодок. Своевременное оборудование мастерских, как это было сделано во фландрских портах, здесь не удалось осуществить. Были случаи, что лодка *(U-47)* задерживалась в ремонте 4 месяца. В конце 1916 г. и начале 1917 г., когда торговая война в Средиземном море была в самом разгаре, лодки теряли продолжительное время, простаивая в ремонте.

Из лодок типа *UB* особенно удачны были походы *UB-43* и *UB-47.* Четыре похода этих лодок дали 63 тыс. потопленного тоннажа.

UB-44 при выходе из Отрантского пролива попала в сети английских дрифтеров и была уничтожена глубинными бомбами.

[1] Последние 4 похода в первый период неограниченной подводной войны в 1917 г. дали 148 тыс. (25 + 68 + 30 + 25) *т.*

За этот период это была единственная потеря лодок Средиземного моря. Следующей погибла *U-45*, первоначально действовавшая в Средиземном море и затем перешедшая в Черное. Она взорвалась на мине при выходе из Варны.

Другая подлодка, *UB-46*, перешедшая из Средиземного моря в Черное, возвращаясь из похода, также погибла на мине, подходя к Босфору. Третья подлодка, *UC-15*, оперировавшая в Черном море и вышедшая для постановки минного заграждения в северо-западную часть моря, из похода не вернулась.

Малые заградители *UC* ставили заграждения в Адриатике, в Тарентском заливе, у Мальты и у входа в бухту Суда (Крит). *UC-20*, не имевшая минных шахт, выполняла особые операции по доставке военных миссий и грузов.

Большие подводные заградители *U-72* и *U-73* ставили заграждения. *U-72* в западной части Средиземного моря — у Генуи, Марселя, Бизерты, Орна и даже у Лиссабона; *U-73* — в восточной части, заградив Салоники, Мудрос, Порт-Саид и Александрию.

В конце 1916 г., когда на европейских театрах разгоралась подводная торговая война по призовому праву, принимавшая такие размеры, которые начали возбуждать тревогу у англичан, германское высшее морское командование решило привести в исполнение план нападения на английскую морскую торговлю в океанах при посредстве надводных кораблей. При этом немцы рассчитывали, что их вспомогательные крейсера, высланные на океанские пути, в Атлантический, Индийский и Тихий океаны, отвлекут значительное число неприятельских крейсеров от охраны судоходства в водах, близких к островам Великобритании.

Возобновление крейсерской надводной войны теперь в новых условиях стало возможным благодаря содействию новых средств: подлодок и гидропланов, ибо их совместные действия давали возможность прорваться через пояс английской блокады на океанский простор, где германские крейсера могли угрожать не только торговому судоходству, но и движению войсковых транспортов. Кроме того, подводные лодки имели запас мин для заграждения важнейших отдаленных портов. Опыт показал, что прорывавшимся через английскую блокаду вспомогательным крейсерам *(Мёве, Зеедлер, Вольф)* всегда удавалось проскользнуть в океан втайне от англичан, благодаря содействию подлодок, и Адмиралтейству никогда не удавалось раньше, как через неделю узнать точное время их выхода. *Вольф* имел на борту маленький разведочный гидро, оказавший ему неоценимые услуги. Он каждый раз вылетал в поиски каких-либо судов и оказывал содействие в захвате призов.

Конечно, для Англии потери, причиненные ей германскими вспомогательными крейсерами, при грандиозном масштабе ее судоходства были ничтожны. Однако, масштаб принятых мер и раз-

меры помощи, к которым Англия была вынуждена прибегнуть, служат лучшей иллюстрацией того, какую роль сыграли германские вспомогательные крейсера в отвлечении неприятельских крейсеров и миноносцев в самый разгар неограниченной подводной войны.

Уже в конце октября 1916 г. Джеллико выражал опасения, что потери в торговом тоннаже, в связи с потерями нейтральных стран, могут привести к тому, что к началу лета 1917 г. недостаток продовольствия и прочих предметов первой необходимости, ввозимых в Англию и в другие страны Антанты, сможет заставить Англию согласиться на неприемлемые условия мира, не вызываемые положением на театре военных действий и не соответствующие ее надеждам.

Адмирал Битти выражался еще определеннее: «подводная опасность не только мешает успешному ведению войны, но и угрожает судьбе государства».

Вызванный 2 ноября в Лондон для личного доклада правительству Джеллико указывал, что опасность подводной кампании немцев заключается главным образом в том, что нападения лодок медленно, но верно переходят в открытое море, на западные подходы к Английскому каналу.

Адмиралтейство, разделявшее взгляды Джеллико, представило правительству меморандум, в котором говорилось: «из всех задач, стоящих перед Адмиралтейством, наиболее грозной и наиболее трудной является проблема, связанная с нападением лодок на торговые суда. Никаких мер против этой формы войны еще не найдено, и быть может и не будет найдено. В настоящее время мы вынуждены довольствоваться паллиативами».

На состоявшемся затем совещании в Адмиралтействе, на котором присутствовали все самые крупные морские авторитеты, было решено образовать специальный отдел по борьбе с неприятельскими подлодками, поставив во главе его облеченного большими полномочиями самостоятельного начальника. Выбор остановился на контр-адмирале Дефф, пользовавшемся особым доверием адмирала Джеллико.

Вторичный набег на рейд Доунс германских миноносцев (9-й флотилии) не отвлек англичан от главной заботы об устранении подводной опасности. Адмиралтейство не сомневалось, что подводная кампания немцев займет первенствующее значение в войне на море и что грозящая опасность, ощущаемая всей страной, потребует исключительных мер. Правительство и морское командование подвергались суровой критике со стороны общественных кругов, и было ясно, что смена кабинета министров и руководителей Адмиралтейства неминуема в ближайшем будущем. Все считали, что подводная опасность, заслонившая собой все остальное, потребует пересмотра методов ведения морской войны, так как все применявшиеся до последнего времени меры

оказывались лишь паллиативами, и что проведение новой морской политики будет вверено новым людям.

Наиболее подходящим лицом, могущим принять все бремя ответственности, был адмирал Джеллико, в то время особенно энергично настаивавший на принятии решительных мер против подводной опасности.

23 ноября он получил предложение занять пост 1-го морского лорда, а Битти — командующего Большим флотом. Оба предложения были приняты, и 1 декабря Джеллико вступил в новую должность. Одновременно произошли многочисленные новые назначения во флоте и Адмиралтействе.

12. ПЕРЕСМОТР АНГЛИЙСКИМ АДМИРАЛТЕЙСТВОМ СРЕДСТВ И СПОСОБОВ ПРОТИВОЛОДОЧНОЙ БОРЬБЫ В ДЕКАБРЕ 1916 г.

Не успели закончиться все эти перемены, как министерство Асквита пало (4 декабря).

Вступление в должность нового премьера Ллойд-Джорджа ознаменовалось реформами во всем государственном аппарате. Был создан малый Военный кабинет, который уже не являлся более Советом для предварительного решения вопросов, требовавших дальнейшего утверждения всем составом правительства. Постановления реформированного Военного кабинета никакому дальнейшему рассмотрению не подлежали и были окончательными.

После того как Джеллико и Дефф вступили в исполнение своих обязанностей, Адмиралтейство тщательно пересмотрело все способы и средства противолодочной борьбы и наметило план дальнейших мероприятий. Эти мероприятия распадались на две категории: в первую входили все формы наступательных операций против подлодок, во вторую все, что относилось к защите судоходства.

Чтобы не отвлекать конвойные и дозорные отряды миноносцев и патрульные суда от их прямого назначения, было решено организовать особые отряды охотников за подлодками (*„hunting patrols“*) и создать воздушные дозоры в различных пунктах южного побережья.

Большое значение придавалось постановке глубоководных минных полей на вероятных путях подлодок при условии нахождения в районе полей максимального числа дозорных судов, присутствие которых заставляло бы лодки погружаться именно там, где им угрожала опасность.

Самым трудным и неясным оставался вопрос о стратегическом и тактическом применении подводного оружия в противолодочной борьбе.

По первоначальному плану все наличные английские подлодки устаревших типов A, B, C были распределены по флотилиям ме-

стной обороны. Кроме того, была выделена ударная «заморская» *(over-sea)* флотилия из лодок новых типов D и E, базировавшаяся на Гарвич. Назначение этой флотилии было вести наступательные операции в направлении на германское побережье.

Опыт первого года войны показал, что лодки принесли больше пользы в качестве дозоров, выдвинутых к самим базам германского флота, чем в роли отрядов береговой обороны, хотя выставленные немцами оборонительные минные заграждения в Гельголандской бухте заставили английские подводные дозоры отодвинуться назад.

В дальнейшем у Джеллико созревает мысль об использовании подлодок в качестве передового дозора Большого флота при его операциях против Флота открытого моря. С этой целью была введена в состав Большого флота 11-я флотилия подлодок, базировавшаяся на Бляйт. На нее возлагалась дозорная служба к северу от зоны, охраняемой Гарвичской флотилией, и оборона побережья к северу от Флэмборо в случае набега или вторжения неприятеля. Тем не менее господствовала идея, что одной из важнейших задач лодок остается все-таки оборона берегов. И когда было окончательно решено (после операции 19 августа 1916 г.), что Большой флот не должен заходить к югу от Доггер-Банки, задаче обороны берегов подлодками было придано еще большее значение.

Вместе с тем в Северном море было установлено 4 подводных дозора: у Маасского плавучего маяка—1 подлодка, у Тершеллинга—5 подлодок, у Хорнс-Рифа и Скагеррака—4 подлодки.

Эта организация просуществовала до конца 1916 г.

Новый командующий Большим флотом — Битти резко осуждал эту систему, по которой из 86 английских подлодок, находившихся в строю, только 10 держали дозор в районах вероятных действий неприятельского флота, а остальные бездействовали в ожидании воображаемого вторжения противника. Но даже и те подлодки, которые находились в дозоре, действовали несогласованно, поодиночке, и результаты их действий оказывались ничтожными в сравнении с понесенными потерями.

Битти находил, что система посылки подлодок в определенные районы без точного указания задач и объектов в корне неправильна и должна быть изменена.

Хотя дозоры английских подлодок всегда старались атаковать германские подлодки, но результаты не говорили в пользу такого рода атак. С начала войны английские подлодки 56 раз входили в соприкосновение с германскими лодками, 6 раз им удалось атаковать их, но успешно только 3 раза.

Битти предлагал как временную меру дать Большому флоту 40 новых лодок для выполнения операций, а для службы у берегов оставить только старые лодки типа С.

Адмиралтейство не сочло возможным сразу согласиться на столь решительное предложение и ответило, что «подлодки составляют

в настоящее время нашу главную защиту против всякого рода набегов».

Словом, вопрос о правильном стратегическом и тактическом использовании подлодок в противолодочной борьбе не был решен.

На первом плане в отношении увеличения противолодочных средств стояли глубинные бомбы. Большое количество их было заказано, и ожидалось, что в 1917 г. изготовление их должно достигнуть 1.500 в месяц, что позволило бы широко снабжать ими все суда, занятые противолодочной борьбой.

Прилагались все усилия, чтобы вооружить наибольшее число торговых судов 4—6-дюймовыми орудиями, дымовой аппаратурой, паравланами. Однако, статистика говорила, что это мероприятие начинает быстро утрачивать свою эффективность. Осенние цифры потерь показывали, что германские подлодки научились справляться с этими препятствиями. 15 декабря немцы потопили 12 вооруженных «купцов», а в январе 1917 г. число потопленных пароходов возросло до 20.

Правда, 0,9 спасшихся от нападения подлодок пароходов были обязаны этим своей артиллерии, но если немцы в условиях ограниченной подводной войны смогли в течение месяца потопить 20 вооруженных пароходов, то считалось вполне возможным, что при атаках без предупреждения они доведут цифры потерь до огромных размеров.

Адмиралтейством была намечена также и полная реорганизация Дуврского сетевого заграждения. Опыт постановки сетевого заграждения вдоль бельгийского побережья весной 1916 г. привел к ошибочному заключению об его эффективности (немцы как раз в это время прекратили торговую подводную войну), поэтому было решено установить минные сети и поперек Дуврского пролива от Гудвинских банок до Рюйтингских отмелей.

Однако, свобода, с которой германская Зеебрюггская подводная флотилия оперировала в Канале в течение нескольких месяцев 1916 г. и та легкость, с которой германские миноносцы проходили сети при своих набегах на Дувр, показывали, что новое заграждение не могло служить препятствием для подлодок.

Таким образом, и задача заграждения пролива к началу неограниченной подводной войны о с т а в а л а с ь н е р е ш е н н о й.

В числе оборонительных мер против германских подлодок конвои стояли на последнем месте, так как им не придавалось в это время особого значения, и Адмиралтейство предлагало принять их только для охранения угольщиков, плававших между Англией и Францией.

Торговые пути вокруг британских островов охранялись на основании инструкций, общие принципы которых сводились к тому, чтобы торговые суда шли курсами, проходящими внутри прибрежной зоны.

При выходе пароходов из английских портов, соответствующий морской начальник, имея сведения из Адмиралтейства о местона-

хождении неприятельских подлодок, мог дать капитанам пароходов необходимые указания.

Движение судов из Англии происходило по четырем главным путям:

1) от островов Силли мимо Уэссана на юг;

2) от островов Силли прямо на запад;

3) вдоль южного ирландского берега до островов Скеллигрокс и оттуда на запад;

4) из Ирландского моря через Северный канал к о. Тори и затем на запад.

Задача обеспечения судов, направляющихся в английские порты, была значительно труднее. Обстановка в прибрежных водах Англии менялась ежедневно, и район, который в день выхода какого-либо парохода из Америки считался безопасным, оказывался к моменту его подхода к берегам Англии весьма опасным. Поэтому торговое движение в Англию оказалось более уязвимым со стороны противника, чем движение из Англии, и охрана его представляла большие трудности.

Судам, направлявшимся из Атлантики в Английский канал, предписывалось подходить к берегам Европы южнее Уэссана, затем переходить к берегам Корнваллиса и следовать внутри прибрежной зоны.

Суда, идущие в Ирландское море и Бристольский залив, должны были подходить к Ирландии у о. Скеллигрокс, двигаться под южным берегом, а оттуда итти к побережью Уэльса.

Самым опасным и важным районом был путь от Лизарда до Уэссана, где считалось необходимым иметь особенно сильный дозорный отряд.

Против заградительных операций германских *UC* предполагалось у более важных пунктов держать суда с радиостанциями и организовать специальный отряд тральщиков, который очищал бы «проезжую дорогу».

В момент объявления немцами неограниченной подводной войны намеченный план являлся одной из главных мер противолодочной борьбы в Канале.

За последние месяцы 1916 г. активность германских заградителей чрезвычайно возросла, и Гарвичу, расположенному против Зеебрюгге, грозила наибольшая опасность.

Поэтому в конце января 1917 г. Адмиралтейство решило сформировать в Гарвиче специальный подводный отряд из 8 старых подлодок типа *C* для действий против германских *UC*, базировавшихся на Зеебрюгге.

Командующий Большим флотом со своей стороны придавал огромное значение минированию Гельголандской бухты. Он доказывал необходимость постановки ряда глубоководных и мелководных заграждений по дуге от о. Амеланда до Хорнс-Рифа, которые охранялись бы высылаемыми по временам отрядами легких крейсеров и миноносцев, а в промежутках между их походами — отрядами

подлодок. Для осуществления этого проекта требовалось 55 тыс. мин, которых к тому времени не было, и поэтому было решено ограничиться постановкой нескольких отдельных минных полей по дуге между о. Амеландом и побережьем Шлезвига.

В начале января 1917 г. было поставлено три заграждения: одно у о. Боркума и два на *WNW* от Гельголанда. В конце января 2 английских минных заградителя заминировали очень большой район в центральной части Гельголандской бухты на *WNW* от о. Гельголанда; подлодка *E-45* поставила ряд мин у северного фарватера (у о. Сильт), а заградитель *Эбдиель* поставил мины в 15 милях к югу от Хорнс-Рифа.

На этих заграждениях погибло несколько немецких тральщиков, но ни одна германская подлодка не пострадала. Немцы очень быстро обнаруживали и вытраливали мины.

Вместе с постановкой минных заграждений командующий Большим флотом распределил свои подводные силы с таким расчетом, чтобы постоянно держать дозор между Скагерраком и м. Питерхэд, т. е. поперек пути германских подлодок.

23—24 января в Лондоне было собрано совещание из представителей Антанты исключительно по вопросам подводной войны. На этом совещании премьер-министр Англии заявил, что «каждый месяц количество потопленного тоннажа увеличивается в таких размерах, которые не могут не вызвать тревоги, и я опасаюсь, что потери еще увеличатся»[1].

После долгого обсуждения этого вопроса был принят ряд мероприятий, из которых самым решительным явилось отозвание из Средиземного моря всех английских линкоров (исключая двух) для укомплектования командами с этих кораблей вступающих в строй легких крейсеров и миноносцев.

Другие постановления Лондонского совещания относились к изменению некоторых деталей в системе защиты торговли в Средиземном море. Например, было решено, что в западной части Средиземного моря судоходство должно направляться по прибрежным путям; что в восточной части моря надлежит держаться смешанной англо-французской системы охраны путей; что торговое движение из Салоник и Эгейского моря и обратно должно направляться по меняющимся путям, а движение между Бизертой и Порт-Саидом — рассредоточиваться. Таковы были мероприятия союзников перед началом неограниченной подводной войны.

13. РЕЗУЛЬТАТЫ ПОДВОДНОЙ ВОЙНЫ С МАЯ 1916 г. ПО ФЕВРАЛЬ 1917 г.

Результаты подводной войны с мая 1916 г. по февраль 1917 г., помимо все увеличивающихся из месяца в месяц потерь торгового тоннажа, выявились в следующем:

---

[1] Ньюболт, „Операции английского флота", т. IV, стр. 343.

а) борьба с подлодками заставляла сосредоточивать против них непропорционально большое количество судов на сравнительно малых участках водного пространства; с каждым днем подводная опасность требовала все больших сил;

б) борьба с подлодками отвлекала огромное число судов от их непосредственного назначения.

Вместе с тем этот период с еще большей силой подчеркнул то ограничение и давление, которое подлодки оказали на британские эскадры.

Уже после операции 19 августа 1916 г. Джеллико признал, что для его грандиозного флота сверхдредноутов, с районом плавания каждого из них в несколько тысяч миль, далеко небезопасен заход к югу от Доггер-Банки, и такой маневр может допускаться лишь в исключительных случаях.

Особенно ярко иллюстрирует положение дел на море совместный доклад английского морского и сухопутного штабов по вопросу о помощи, которую Англия в случае нужды смогла бы оказать датчанам.

Заключение правительства по изучению доклада сводилось к тому, что Англия не может оказать Дании почти никакой помощи. Такое заключение британского правительства, пишет официальный историк, «служит наилучшей иллюстрацией разительной перемены, причиной которой были только подводные лодки» [1].

Главное же значение данного периода операций подлодок состояло в том, что он подвел обе стороны к сознанию необходимости коренным образом изменить методы ведения войны, к чему оба противника по существу не были еще готовы.

Несмотря на ограничение деятельности подлодок с апреля по октябрь, общее количество потопленного тоннажа неудержимо возрастало, и все принимаемые англичанами меры против подводной опасности оказывались далеко недостаточными, так как ни один из применявшихся методов борьбы с подлодками не сулил успеха.

В июне 1916 г. английское и нейтральное судоходство потеряло около 108 тыс. *т*, а в январе 1917—368 тыс. *т*.

Такой успех был достигнут благодаря увеличению активности подлодок в Английском канале и на западных подходах к британским островам. Осенняя кампания показала, что противолодочные заграждения в Дуврском проливе не мешали выходу фландрской флотилии, жертвами которой были все пароходы, потопленные в восточной и западной частях Канала.

В октябре в Канале было потоплено 70 тыс. *т* и до конца года ежемесячно погибало свыше 50 тыс. *т*. При этом лодки действовали в соответствии с установленными ограничительными правилами, и без предупреждения пароходы не топились.

---

[1] Ньюболт, „Операции английского флота", т. IV, стр. 348.

Активность фландрских подводных заградителей также усилилась. В октябре на минных заграждениях погибло 37 тыс. *т*. За этот период немцы потеряли 25 лодок, из которых 5 погибло от случайных причин.

14. ПРЕДПОСЫЛКИ К НЕОГРАНИЧЕННОЙ ПОДВОДНОЙ ВОЙНЕ

Систематическое расширение подводных операций и их возрастающий успех привели к новой внутренней борьбе среди состава германского правительства.

Хольцендорф, стремясь начать подводную войну без всяких ограничений в октябре, встретил энергичный протест Бетмана-Хольвега и получил указание кайзера: «В настоящее время о возобновлении интенсивной подводной войны не может быть и речи».

Канцлер, стремившийся избежать осложнений, связанных с объявлением неограниченной подводной войны, возлагал надежды на содействие Вильсона в заключении мира. 20 октября он получил предписание кайзера обратиться к державам Антанты с предложением начать мирные переговоры.

Проект германской ноты с предложением начать мирные переговоры был послан на рассмотрение и одобрение Австрии, Болгарии и Турции и вернулся от них только в конце ноября. Однако, Бетман-Хольвег не давал ему хода, выжидая результатов германского наступления в Румынии.

Через два дня после падения Бухареста (6 декабря) Гинденбург уведомил канцлера, что больше нет причин оттягивать опубликование ноты; вместе с тем он сообщал, что военные действия на суше и на море будут продолжаться с прежней энергией, а неограниченная подводная война начнется с 1 января.

Теперь Гинденбург не видел причины откладывать начало неограниченной подводной войны, имея в своем распоряжении свободные войска на случай протеста или сопротивления Дании и Голландии. Нечего было опасаться и Америки, так как Соединенные штаты, по мнению германского высшего командования, являлись страной, не имеющей армии, для создания которой ей понадобится не менее года, а за это время, даже ранее — через 6 месяцев, по расчетам Хольцендорфа,—неограниченная подводная война должна была «поставить Англию на колени».

12 декабря состоялось выступление Бетмана в рейхстаге с сообщением о предстоящих мирных предложениях. Предложение Германии в странах Антанты было встречено отрицательно.

Через неделю после выступления Бетмана британским правительством была получена нота Вильсона, в которой говорилось, что она «отнюдь не была внушена выступлением центральных держав», что президент «не предлагает мира», «он даже не предлагает посредничества», а лишь хочет, «чтобы все воюющие выска-

зали... свои взгляды по вопросу о тех условиях, на которых возможно закончить войну» [1].

15. РАСЧЕТЫ ГЕРМАНСКОГО МОРСКОГО ГЕНЕРАЛЬНОГО ШТАБА

22 декабря Хольцендорф представил Гинденбургу новый доклад с подробным изложением причин необходимости возобновить беспощадную подводную войну.

По расчетам Хольцендорфа, размер британского тоннажа, входившего и выходившего из портов Англии в 1916 г., выражался цифрой в 6,75 млн. *т*, а нейтрального—в 3 млн. *т*. Кроме того, Англия имела в своем распоряжении захваченные в начале войны неприятельские пароходы с общим тоннажем около миллиона тонн. Таким образом, Англия питалась и снабжалась при посредстве 10,75 млн. *т*. Если при торговой подводной войне, ограниченной соблюдением призового права, лодки топили в месяц 350 тыс. *т*, то при условии неограниченной подводной войны и возможности топить пароходы без предупреждения лодки могут уничтожать по 600 тыс. *т* в месяц.

Кроме того, учитывалось, что с объявлением беспощадной подводной войны $^2/_3$ нейтрального судоходства, занятые пока еще доставкой грузов в Англию, прекратят свою деятельность. Поэтому через 5 месяцев Англия потеряет 39% тоннажа, необходимого для подвоза припасов. Таких потерь, не считая других от всяких случайностей, достаточно, чтобы страна потерпела поражение.

На основании этих расчетов Хольцендорф приходил к заключению, что своевременно начатая неограниченная подводная война приведет Германию к победоносному миру еще до начала сбора урожая 1917 г., т. е. до 1 августа. Разрыв отношений с Америкой следует принять как неизбежный фактор, но другого выхода нет.

30 декабря германское правительство получило формальное извещение об отказе держав Антанты принять его мирные предложения. 1 января 1917 г. Гинденбург заявлял: «обстановка на фронте вряд ли может быть хуже, чем сейчас», а 8 января он извещал канцлера о том, что «в соответствии с положением на фронте интенсивные подводные операции могут и должны начаться с 1 февраля».

Тяжелое положение на западном фронте в результате сражения на Сомме и декабрьского сражения под Верденом, истощение резервов, усиление блокады и признаки разложения тыла побуждали германское высшее командование искать исхода войны на море и привели его к убеждению, что неограниченная подводная война при неизбежном выступлении Америки единственное и последнее средство выиграть войну.

---

[1] Ньюболт, „Операции английского флота", т. V.

Именно неограниченная, так как расчеты вселяли уверенность закончить войну в 5—6 месяцев, т. е. до того, как Америка в состоянии будет развернуть свои силы.

16. СОВЕЩАНИЕ В ПЛЕССЕ

9 января в присутствии кайзера в Плессе состоялось совещание по вопросу о неограниченной подводной войне. После отказа держав Антанты от германских мирных предложений Бетман не мог уже более поднимать вопроса о возобновлении мирных переговоров и вынужден был заявить, что, если военные авторитеты находят намеченную меру неизбежной (неограниченная подводная война), он не считает вправе им противоречить.

В результате совещания была телеграмма кайзера начальнику морского генерального штаба:

«Повелеваю начать 1 февраля полной мощью неограниченную подводную войну... основной план операции должен быть представлен на мое утверждение».

16 января 1917 г. германский посол в Вашингтоне получил предписание до 31 января хранить молчание о намерениях германского правительства, а затем объявить, что неограниченная подводная война начнется на следующий день. 31 января Бернсдорф выполнил поручение своего правительства, и 1 февраля началась неограниченная подводная война.

3 февраля Вильсон сообщил конгрессу о разрыве дипломатических сношений с Германией, и германскому посольству были вручены паспорта.

Еще до этого поведение Вильсона явно указывало на то, что Америка объявит войну независимо от начала неограниченной подводной войны, если Англии, ее главному должнику, будет угрожать опасность.

При всей правильности расчетов Хольцендорфа на уничтожение тоннажа в условиях войны 1916 г. он не учитывал политического значения выступления Америки, ее моральной и материальной поддержки, воздействия на нейтральные страны, ее необъятных ресурсов, помощи тоннажем и, наконец, возрастания средств противолодочной борьбы.

Расчет Хольцендорфа на окончание войны в 5—6 месяцев отрицательно повлиял на строительство подлодок в крупном масштабе, какой требовался размахом неограниченной подводной войны.

Обещание закончить войну в 6 месяцев создало для лодок напряженное положение. Явилось стремление уменьшать сроки отдыха лодок и ремонта, что вело к быстрому изнашиванию лодок и личного состава. Стремление закончить войну в кратчайший срок оправдывало риск — посылку лодок в операции кратчайшим путем через Дуврский пролив.

С начала неограниченной подводной войны половина лодок ходила этим путем.

Все эти обстоятельства вместе с затяжкой начала неограниченной подводной войны сказались на всем ходе ее, создав крайне невыгодную для действий лодок обстановку.

Период с мая 1916 по февраль 1917 г. дал во всех районах, где происходили операции против морской торговли, такие результаты, которые затем уже никогда не повторялись даже в условиях неограниченной подводной войны. Вместе с тем Англия благодаря содействию Америки развила в больших масштабах противолодочную борьбу, которая поставила лодки в неизмеримо более тяжелые условия, чем в 1916 г.

ПЯТЫЙ ПЕРИОД

НЕОГРАНИЧЕННАЯ ПОДВОДНАЯ ВОЙНА

(1 февраля 1917 г. — 11 ноября 1918 г.)

1. НАЧАЛО НЕОГРАНИЧЕННОЙ ПОДВОДНОЙ ВОЙНЫ

В феврале 1917 г. Германия располагала 111 годными для боевых действий подлодками: из них 49 лодок базировались на порты Северного моря, 33—на Зеебрюгге и Остенде и 24—на порты Адриатического моря.

В противолодочную борьбу оказались втянутыми все английские тральщики, все вспомогательные суда, все подводные лодки и две трети всего числа миноносцев.

В водах, омывающих острова Великобритании, и в Средиземном море действовало около 3 тыс. вспомогательных судов и миноносцев, следовательно, каждая германская подлодка отвлекала на себя по 27 судов. Отвлечение значительной части торгового пароходства для чисто военных целей уже сильно сказывалось на торговле.

Неограниченная подводная война угрожала не только движению торговых судов, но и путям военных сообщений.

В Салониках, Египте, в Восточной Африке находилось свыше 770 тыс. английских и французских войск. Все их снабжение шло по путям, проходившим в районах операций германских подлодок. Маршевые пополнения английских колониальных войск направлялись во Францию через Бискайский залив и западную часть Канала.

Угроза воинским перевозкам и недостаток тоннажа впоследствии были причиной отозвания английских войск из Салоник.

С самого начала неограниченной подводной войны было ясно, что главным районом операций подлодок против торгового флота явятся западные походы к британским островам, так как здесь сходились все океанские торговые пути, и пароходы, вынужденные следовать определенными курсами, неизбежно скучивались в одном месте. Район западных подходов был центром всех путей,

избежать который было нельзя, а охранение этого большого района представляло величайшие затруднения.

1 февраля, в первый день неограниченной подводной войны, на западных подходах к Англии действовало 5 германских подлодок, распределенных следующим образом:

а) первая большая подлодка держалась у юго-западной оконечности Ирландии и атаковывала все суда при подходе их к южному берегу Ирландии;

б) вторая — крейсировала между юго-западным мысом Ирландии и островами Силли, нападая на суда, избегавшие прибрежного пути;

в) третья — оперировала к западу от о. Силли;

г) четвертая — охраняла путь, ведущий в Бристольский залив;

д) пятая (одна из *UC*) — находилась в Канале между Портсмутом и Гавром.

Такое распределение здесь оставалось в течение всего месяца, причем число лодок возросло до 8 при их проходе в Средиземное море.

В феврале в Ламанше и Атлантике оперировали 34 подлодки. *UB* и *UC* — у берегов, *U* — в открытом море. В Средиземном море оперировало 10 лодок, из них 5 — в западной части моря.

Базирующиеся на бельгийское побережье *UC* проникали без всякого затруднения через Дуврские заграждения. Огромные усилия и масса материалов, затраченных на бон, закрывавший вход в Дуврский пролив, пропали даром. Германские подлодки доказали возможность безнаказанно действовать вблизи тщательно охраняемых дозорами путей.

За первую неделю февраля в Канале и на западных к нему подходах было потоплено 35 пароходов.

Британское адмиралтейство поспешило усилить противолодочный отряд в Куинстауне 4 миноносцами Большого флота и флотилией вспомогательных судов из Хэмбера. Но миноносцы вскоре были поглощены конвоированием судов, и для борьбы с подлодками остались только суда-ловушки. Дальнейшее ослабление минных флотилий Большого флота, по словам Битти, было чревато опасными последствиями.

Одновременно с ведением неограниченной подводной войны немцы производили набеги минными флотилиями на дуврское охранение. Эти набеги, отвлекавшие значительные английские силы (миноносцы, дозорные и вспомогательные суда) от борьбы с подлодками, держали английское командование в постоянном напряжении.

В феврале было потоплено 540 тыс. британского, союзного и нейтрального тоннажа.

Из 87 пароходов 18 погибло у юго-западной оконечности Ирландии, 14 — в Бристольском заливе, 11 — на западных подходах к Каналу, 7 — в Ирландском море, 25 — в Канале и 12 — в Северном море.

Нейтральные торговые суда прекратили плавание в Северном море; норвежские, шведские, датские, голландские пароходы также не выходили в море; нейтральные суда, стоявшие в английских портах, отказывались покидать гавани.

В этом же месяце погибло 4 германских лодки: *UC-32* взорвалась на минах у Сэндерлэнда, *UC-39* была потоплена миноносцем у Флэмборо, *UC-46* потоплена миноносцем у входа в Дуврский пролив, и только одна *UC-83* потоплена в районе западных подходов, у берегов Ирландии судном-ловушкой *Q-5*, переделанным из угольщика.

Применение подлодок для борьбы с подлодками и широкое использование минных флотилий для охоты за подлодками явились переходом от системы наблюдения и патрулирования к действиям специальных отрядов, выполнявших заранее разработанные активные операции по противолодочной борьбе.

В связи с решением Адмиралтейства использовать подлодки для охраны торговых путей на западных подходах, в конце марта была изменена вся дислокация английских подводных флотилий (27 подлодок местной обороны и 76 подлодок «заморских»).

В марте в Ламанше и Атлантике действовали 38 германских подлодок. В это время вошел в силу приказ о сокращении «мертвого» времени на переходы, стоянки в базах и ремонт лодок. Поэтому все лодки типов *UB, UC* и пять больших лодок стали проходить Дуврским проливом.

Знаменитая преграда в течение месяца прорывалась 40 раз подлодками, идущими в надводном положении, ночью, пользуясь течением. Кроме сокращения времени, этот путь давал возможность судам итти в менее бурных водах Ламанша, чем в водах северной Шотландии.

В марте немцы потопили 574 тыс. *т.* британского, союзного и нейтрального тоннажа. Число пароходов, потопленных на западных подходах, увеличивалось с ужасающей быстротой.

К концу месяца потери торгового судоходства выражались следующими цифрами: 38 судов потоплено на западных подходах между Ирландией и Уэссаном, 31 — в Канале, 19 — в Ирландском море, 19 — в Бискайском заливе, 23 — в Северном море и 17 — в Средиземном море.

В этом месяце немцы потеряли 4 подлодки, из них 3 в Северном море и только 1 на западных подходах.

В своем докладе, представленном в конце марта правительству, Адмиралтейство, указывая на серьезность положения и допуская увеличение потерь в июне до 700 тыс. *т*, считало, что после этого можно будет надеяться на улучшение положения, но что это улучшение может последовать только в результате применения новых методов, которые еще необходимо испробовать. Другими словами, доклад Адмиралтейства был равносилен признанию не-

действительности существующих противолодочных мер и не оставлял сомнения, что «наступление победило оборону» [1].

По мнению Джеллико, миноносцы являлись наилучшим противоядием против подводной опасности, но было очевидно, что метод их использования не дает желаемых результатов. Поэтому большие надежды возлагались на январские заграждения Гельголандской бухты.

Но образец мин, имеющихся в английском флоте, оказался неудовлетворительным, а выпуск мин вновь разработанного образца задерживался. Первые партии этих мин должны были поступить с заводов лишь в июле.

Расчет на то, что подлодкам будет труднее топить вооруженные торговые суда торпедами, а не артиллерией, не оправдался. Если в январе на каждые 30 судов, потопленных торпедами, приходилось 80 судов, уничтоженных артиллерией, то в апреле картина изменилась — 60% погибшего тоннажа было потоплено торпедами.

Применяя указанные выше методы, германские подлодки продолжали свои операции с возрастающим успехом. Большинство потерь приходилось на район, ограниченный 51-й и 53-й параллелями и 12-м и 15-м меридианами (западными).

Место, где судоходство страдало особенно сильно, находилось в 170 милях к западу от Бирхавена, т. е. в открытой части Атлантического океана, недоступной для постоянного дозора.

В апреле потери тоннажа достигли колоссальной цифры — 881 тыс. *т*, а всего с начала неограниченной подводной войны союзники потеряли 2 млн. *т*.

Потери тоннажа превысили расчеты Хольцендорфа. При этом немцы потеряли всего лишь 2 лодки — *UC-68* и *UC-30*, а всего с начала неограниченной подводной войны — 10 (две типа *U*, одна *UB* и семь *UC*), из которых только 7 были уничтожены противолодочными средствами.

Каковы были дальнейшие перспективы морской войны для Англии, видно из доклада правительству Лео Монэ — одного из крупных английских экономистов, авторитетного в вопросах судоходства. Из доклада явствовало, что, даже учитывая поступление строящихся судов, выход из ремонта поврежденных судов и покупки за границей, существующий в данный момент тоннаж, равный 8 394 тыс. *т*, занятый перевозкой импортных и экспортных грузов Англии, к концу года, вероятно, уменьшится до 4 812 тыс. *т*.

В докладе указывалось, что Англия ежемесячно будет располагать от 1 600 тыс. до 2 030 тыс. *т*, причем для доставки только хлебных и других пищевых грузов потребуется в месяц 1 425 тыс. *т* судов. Следовательно, для перевозки войск, боевых грузов, экспорта угля и для всяких других надобностей тоннажа не остается.

---

[1] Ньюболт, „Операции английского флота", т. IV, стр. 367.

Все вместе взятое действительно указывало на то, что союзники идут к катастрофе [1] и что ни материальные средства союзников, ни методы, применявшиеся ими в морской войне, не могут предотвратить ее.

Избавление от этой катастрофы принесло выступление Америки, одной из истинных причин которого было опасение за поражение своих должников.

Ни один из вопросов, ни одно мероприятие, которые способствовали бы ограничению эффективности боевой деятельности германских подлодок, не могли быть решены и осуществлены без помощи Америки.

Ни применение конвоев, ни решительная форма экономической блокады Германии — эмбарго, ни возмещение потопленного тоннажа, ни концентрация мирового тоннажа для обслуживания союзников, ни массовые минные заграждения, ни массовые наступательные средства против подлодок — ничто не могло быть осуществлено без помощи Америки, без ее неисчерпаемых ресурсов и без ее влияния на страны, оставшиеся нейтральными.

В то время как английское высшее морское командование мучилось над решением вопроса, что важнее: охрана и дозор прибрежных путей или же охрана судоходства на прибрежных путях, американское правительство в конце марта приказало адмиралу Симсу спешно отправиться в Лондон с инструкцией — изучить обстановку и выяснить, как США могут принять участие в войне на море.

2. КРИЗИС ТОННАЖА

Америка вступила в войну 6 апреля 1917 г., а 9 апреля Симс благополучно прибыл в Лондон, хотя пароход, на котором он шел, подвергся атаке германской подлодки.

На другой день при свидании Симса с Джеллико последний показал Симсу список потерь тоннажа за последние месяцы (536 тыс. *т* в феврале и 603 тыс. *т* в марте) и сообщил, что потери за апрель выразятся в 900 тыс. *т*.

Эти данные показывали, что потери тоннажа были в 3—4 раза более опубликованных в то время в печати.

По словам Джеллико, приводимым в книге Симса [2], Англии невозможно было вести войну дальше, если такой рост потерь продолжался бы в будущем. На вопрос Симса, «что делается для уменьшения этих потерь», Джеллико отвечал:

— Все, что мы можем. Мы увеличиваем всевозможными способами наши противолодочные средства. Мы употребляем всякую возможную силу, какую мы можем найти, способную бороться с подлодками. Мы строим истребители, тральщики и другие подоб-

[1] Ньюболт, „Операции английского флота", т. IV, стр. 381.
[2] Sims, „A Victory at Sea".

ные суда так скоро, как можно, но положение весьма серьезно, и мы будем нуждаться во всякой помощи, какую мы могли бы получить.

— Похоже, что Германия выигрывает войну? — заметил Симс.

— Она ее выиграет, если мы не остановим роста этих потерь, и притом как можно скорее, — отвечал адмирал.

— Разве нет никакого решения этой проблемы? — спросил Симс.

— Абсолютно никакого, какое мы видели бы сейчас же.

Джеллико охарактеризовал работу истребителей и других противолодочных средств, но не высказал никакой уверенности в том, что они способны были ограничить опустошения, причиняемые подлодками. Предел этого опустошения, который сможет вынести Англия, должен, по мнению Джеллико, наступить 1 ноября 1917 г.

Общее мнение британских морских кругов, по словам Симса, сводилось к тому, что беспощадная подводная война обеспечит Германии победу. Опасения Симса были столь серьезны, что, когда он доложил свои взгляды на положение Англии американскому послу, тот спросил: «Как же мы встретим поражение Англии?».

При вступлении в войну США располагали: 23 большими и 24 малыми истребителями, из которых не все были пригодны для перехода через Атлантический океан; 12 подлодками, не вполне пригодными для боевой деятельности; 3 легкими крейсерами, пригодными для конвоев; 14 линкорами в полной готовности и небольшим числом малых судов для сторожевой и дозорной службы. Воздушных сил, пригодных для работы в море, у Америки не было.

14 апреля, по получении донесения Симса, в Вашингтоне было сделано распоряжение о посылке в Англию 8-го дивизиона американских истребителей (6 эсминцев) для защиты торговли у берегов Англии и Ирландии и содействия морским операциям союзников.

В 20-х числах апреля в Америку был послан член кабинета Бальфур во главе миссии, в состав которой входил адмирал де-Шер, командующий 10-й крейсерской эскадрой.

Миссии даны были инструкции: осведомить американское правительство о потребности в миноносцах и о том, что, пока число вспомогательных судов, пригодных для борьбы с подлодками, не будет значительно увеличено, нельзя рассчитывать на успех противолодочной борьбы. В предвидении стремления американцев использовать вспомогательные суда у своих берегов, на случай появления германских подлодок, миссии было поручено доказать, что реальная опасность — в европейских водах. Кроме того, миссия должна была настаивать на присылке подлодок для борьбы с подлодками, на помощи в снабжении минами заграждения, на присылке судов, пригодных для заградительных операций, и, наконец, указать на необходимость скорейшего пополнения торгового тоннажа использованием интернированных в Америке германских пароходов.

Так как доклад Адмиралтейства, представленный Военному кабинету в конце марта, не подвергался обсуждению, Джеллико 23 апреля представил новый доклад, в котором обращал внимание Военного кабинета на увеличивающиеся потери торгового флота от мин и подлодок. За первую половину апреля германские подлодки потопили около 420 тыс. *т*, уничтожая ежедневно по 27—29 тыс. *т*. Нельзя было сомневаться, что такие потери приведут к тяжелому кризису тоннажа.

Меры, предложенные первым морским лордом, сводились к постройке большего числа миноносцев и присылке их Америкой, а также к усилению развертывания коммерческого судостроения.

«Различные методы нападения, — указывал Джеллико, — сводятся к бросанию бомб с воздуха, бросанию так называемых противолодочных бомб с надводных судов и к пользованию параванами... Единственное противоядие, которое можно применить немедленно, — это присылка Америкой максимального числа миноносцев и дозорных судов» [1].

3. РАЗНОГЛАСИЯ ПО ПОВОДУ ВВЕДЕНИЯ СИСТЕМЫ КОНВОЕВ

Беспокойство Джеллико о миноносцах объясняется тем, что в этот период вопрос о конвоях встал во весь рост перед английским правительством и высшим морским командованием. Дилемма была такова: или бросить все силы для наступательных действий против германских подлодок, или же поставить на первое место охрану судоходства, т. е. конвой. Джеллико был против конвоев. Он все еще надеялся, что при увеличении числа дозорных миноносцев, снабженных неограниченным запасом противолодочных средств, удастся обезопасить торговые пути и в значительной степени парализовать действия германских подлодок.

Дело сводилось к тому, можно ли из наличного числа миноносцев выделить необходимое число конвоирующих единиц [2].

---

[1] Ньюболт, „Операции английского флота", т. IV, стр. 376.

[2] Вопрос о конвоях впервые был поднят еще на совещании 2 ноября 1916 г., на котором Джеллико, будучи командующим Большим флотом, отнесся отрицательно к применению такой меры. Сделавшись первым морским лордом, он не изменил своего отношения к конвоям.

Однако, уже 7 февраля, по требованию французского правительства, опасавшегося остаться без угля для угольщиков, перевозивших уголь в северные порты Франции, была установлена система так называемых „охраняемых плаваний" (controller sailings).

Это явилось первым опытом применения конвоев.

В середине февраля Ллойд-Джордж, сразу понявший опасность, угрожавшую Англии, собрал совещание при участии первого лорда Адмиралтейства, первого морского лорда и адм. Деффа для обсуждения обстоятельной записки М. Ханкей, содержавшей доводы „за" и „против" конвоев.

В Скапа-Флау для обслуживания линейных эскадр Большого флота находилось около 80 эсминцев и лидеров и около 10 миноносцев «местной обороны». Этого количества судов едва было достаточно для дозорной службы на зараженных подводной опасностью подходах к якорной стоянке Большого флота.

На Розайт базировалось 30 миноносцев, из них 20 постоянно находились в ремонте или были прикомандированы к другим соединениям.

Таким образом, общее число миноносцев, которым располагал командующий Большим флотом, было около 100.

Нормальный состав Гарвичского отряда насчитывал 50 миноносцев, но они всегда были в разгоне, так как корабли этого отряда часто использовались для нужд Фландрской бухты (Хуфден) и Дуврского пролива; кроме того, на обязанности отряда лежала охрана торговых путей в Голландию.

Джеллико понимал, что, если будет введена система конвоев, то ни от Большого флота, ни из Фландрской бухты, а тем более из Дувра, нельзя будет взять миноносцев.

Набеги германских минных флотилий на Дуврский пролив постоянно сопровождались гибелью английских судов. Это показывало слабость местной охраны, которая состояла лишь из гарвичских миноносцев.

На р. Хэмбер базировалось около 20 миноносцев, которых Джеллико также не считал возможным отзывать. В Норе, Портсмуте и Дэвонпорте стояло около 60 миноносцев, но половина их устарела, и они не годились для конвойной службы в открытом море.

Итак, по мнению Джеллико, вводить систему конвоев, не имея возможности развернуть ее широко, было не только бесполезно, но и опасно.

Кроме того, система конвоев требовала установления правительственного контроля над частными предприятиями, причем этот контроль затрагивал бы все торговое судоходство и всех людей, с ним связанных. Контроль простирался бы и на личный состав береговых учреждений, пароходных компаний.

Главное же затруднение в организации системы конвоя представлял политический момент. По международному праву воюющим сторонам не запрещалось формировать конвои в нейтраль-

---

На этом совещании ни премьер, ни Адмиралтейство не пришли к единству взглядов.

Наконец, 1 апреля 1917 г. в Лонгхоупе (Оркнейские острова) состоялось новое совещание по вопросу о мерах предотвращения потерь, имевших место на скандинавских торговых путях. Единодушное решение сводилось к установлению системы конвоев, но главные командиры портов Инвергордона, Розайта, Гримсби не разделяли этого мнения. Адмирал Битти, наоборот, считал целесообразной систему конвоев. В результате этого, после обсуждения Адмиралтейством материалов совещания, Джеллико приказал, в виде опыта, ввести систему конвоя на скандинавских путях. Однако, этот опыт не дал благоприятных результатов.

ных портах. Однако, возможны случаи, когда нейтральная держава не даст согласия на организацию конвоев на том основании, что конвои привлекут к нейтральному порту военные действия.

25 апреля Военный кабинет вновь подверг обсуждению положение дел и поручил премьеру обследовать деятельность самой высшей морской администрации в отношении применяемых методов в защите морской торговли и в отношении использования всех средств борьбы против подводной опасности.

26 апреля начальник отдела противолодочной борьбы адмирал Дефф представил первому морскому лорду доклад, в котором говорилось, что неожиданное и быстрое увеличение потерь тоннажа и опыт, приобретенный на торговых путях, которыми отправляется уголь во Францию, дают достаточно оснований пренебречь всеми затруднениями, связанными с организацией крупных конвоев, тем более, что одно из главных затруднений, связанных с системой конвоев крупного масштаба,—использование нейтральных портов — отпадает в связи с выступлением Америки.

К докладу адмирала Дефф был приложен список судов торгового флота, требующих конвоирования, а также давался расчет необходимых для этого крейсеров и миноносцев.

4. МЕМОРАНДУМ ДЖЕЛЛИКО

Хотя доклад Деффа был одобрен Джеллико и вручен первому лорду Адмиралтейства для представления Военному кабинету, однако, сомнения и опасения Джеллико не рассеялись. 27 апреля он подал первому лорду Адмиралтейства знаменитый меморандум, который, ввиду его исторического значения, приводится целиком [1]:

„Считаю своим долгом довести до вашего сведения мое глубокое убеждение в том, что наступил момент, когда необходимо более энергично обратить внимание правительства на всю серьезность нашего положения на море в настоящее время.

Я опасаюсь, что Военный кабинет все еще не вполне оценивает тяжесть обстановки. Быть может, это происходит отчасти потому, что мои словесные и письменные обращения к членам Кабинета не были достаточно красноречивы и убедительны. В таком случае я прибегаю к вашей помощи и содействию ваших коллег, чтобы усилить мои доводы и представления.

Как вы вероятно знаете, до сих пор единственным результатом моих попыток являлось создание различных комитетов для выяснения различных частностей проблемы, вроде сроков постройки новых пароходов, необходимых для возмещения потерь, размеров сокращения судоходства, при котором населению не угрожал бы голод, и т. п.

Считаю себя обязанным, используя все силы своего служебного положения и авторитета, указать, что подобные меры административного характера отнюдь не способствуют преодолению затруднений.

Дело в том, что все подобные расчеты основываются на предвидении наших вероятных потерь в тоннаже. Эти расчеты совер-

[1] Ньюболт, „Операции английского флота", т. V, стр. 39—41.

шенно бесполезны. Ни я и никто другой не в состоянии дать в этом направлении мало-мальски верные цифры.

Ожидающие нас потери зависят от разных факторов: от числа оперирующих неприятельских лодок; искусства, с которым лодки будут распределены по торговым путям; числа имеющихся на лодках торпед и возможностей пополнить их расход; уменья и тренировки личного состава лодок, ловкости капитанов и офицеров наших торговых судов; счастья в выборе путей, не зараженных подводной опасностью, уменья во-время убрать пароход с пути, сделавшегося опасным; условий погоды; числа дозорных и охранных кораблей; сроков окончания вооружения пароходов пушками и гаубицами и оборудования их противоминными средствами защиты; сроков постройки новых тральщиков; усовершенствования минных заграждений и скорости изготовления мин нового образца.

Большинство перечисленных факторов проблематично и не поддается точному учету. Некоторые зависят от производительности труда английских рабочих и от того, насколько долго можно рассчитывать на отсутствие стачек. Все расчеты относительно поступлений с заводов новых средств борьбы оказались ошибочными вследствие затруднения с рабочей силой. В общем, совершенно нельзя предусмотреть того момента, когда можно будет надеяться, что число уничтоженных германских лодок будет увеличиваться.

Вся работа комитетов, в некотором отношении ценная, не достигает главной цели — смелых и решительных действий правительства.

Так, например, я неоднократно настаивал на абсолютной необходимости сократить общее число коммуникационных линий и усилить охрану оставшихся. До сих пор результатом моих представлений явились лишь новые требования доставить в Англию из всех частей света громадные количества рабочих-туземцев и охранять все наши госпитальные суда за исключением плавающих в отдаленных водах.

Причиной всему этому следующее: в настоящее время мы ведем войну так, как будто абсолютное господство на море в наших руках. Фактически мы не только не обладаем абсолютным господством, но даже и ничем похожим на такое господство.

Правда, поскольку дело касается надводных кораблей, мы являемся хозяевами положения, но надо понять, и понять немедленно, что это обстоятельство потеряет всякое значение, если неприятельские подводные лодки парализуют, как они это делают сейчас, наши коммуникации.

История время от времени показывала, какие получаются результаты, когда стратегия базируется на необеспеченных коммуникациях. В этих случаях катастрофа неизбежна. А наша теперешняя политика ведет прямо к катастрофе. Бесполезно и в высшей степени опасно игнорировать этот факт.

Поэтому мой долг указать правительству на необходимость вести политику в сознании того, что мы не обладаем не только неоспоримым господством на море, но даже частичным. Если с этим не захотят считаться, я твердо убежден, что война будет проиграна. Английский народ погибнет от голода, а союзники потеряют возможность получать уголь и другие предметы первой необходимости.

Конечно, проблемы войны должны решаться правительством. Моя обязанность лишь давать советы по вопросам, связанным с деятельностью флота, и я не хочу переходить границ моих полномочий.

Но настоящий мой доклад подается в надежде оказать некоторое влияние на членов Военного кабинета, и я не могу не указать на ряд исключительно важных обстоятельств, которые, по моему мнению, требуют, чтобы на них было обращено внимание немедленно.

Я ни одной минуты не сомневался в том, что в ближайшем будущем флот окажется не в состоянии удовлетворять требования, которые в настоящее время ему предъявляются правительством, если:

а) сразу же не будут отозваны все наши войска, находящиеся в Салониках; этот театр является громадным бременем для флота и, по мнению сухопутного командования, не сулит никаких благоприятных результатов; оставляя в стороне вопрос о тех средствах защиты судоходства, которые с очищением Салоник освободятся для работы в других районах, я должен самым настойчивым образом указать на тот факт, что флот будет не в состоянии выполнить последних требований по перевозке больных и раненых с салоникского фронта;

б) не будет признана невозможность дальнейшей доставки в Англию войск на отдельных транспортах и не будет решено перейти к доставке их на пароходах, на которых следуют из колонии грузы с продовольствием, иначе нехватит военных кораблей, необходимых для охраны;

в) не будет по той же причине немедленно прекращен ввоз рабочей силы из доминионов и колоний;

г) не будет категорически запрещен импорт предметов, не составляющих жизненных потребностей страны.

Если правительство его величества, не теряя ни минуты, приступит к осуществлению указанных мер, освободившийся торговый тоннаж должен пойти исключительно для ввоза продовольствия, пока страна не будет приведена в состояние готовности выдержать надвигающуюся осаду. Освободившиеся же охранные, конвойные и дозорные корабли будут использованы для службы при конвоях, которые пойдут в Англию с продовольствием и боевым снабжением. Однако, без максимальной помощи США мы останемся в очень трудном положении. Когда при оказании этой помощи поступят достаточные запасы продовольствия и страна будет готова выдержать осаду, тогда мы сможем приступить к пересмотру общего положения.

Без освобождения от указанной мной нагрузки, и притом незамедлительно, флот не сможет выполнить своих обязанностей перед страной, а страна познает ужасы голода".

О чем говорит этот документ?

Он говорит о том, что флот не в состоянии был выполнить своих обязанностей перед страной по обеспечению ее продовольствием из-за недостатка пароходов, не в состоянии был выполнить требования правительства по военным перевозкам из-за недостатка охраны этих перевозок. Причина этому та, что морские сообщения Англии ненадежны, а необеспеченные коммуникации ведут к катастрофе. Парализуют же коммуникации неприятельские подводные лодки, боевая деятельность которых явилась причиной утраты господства английского флота на море. Военная политика правительства не считалась с этим фактом, требуя от флота военных перевозок, выполнение которых отвлекало транспорт и военные корабли для их охраны в ущерб торговым пере-

возкам и их охране, без которых Англия должна была погибнуть от голода, а союзники лишиться английского угля.

Что предлагает этот документ?

Он настаивает на абсолютной необходимости сокращения числа коммуникационных линий с целью усиления их охраны. Для этого он предлагает ликвидацию коммуникации салоникского фронта путем отозвания войск с этого фронта, ликвидацию военных перевозок на отдельных транспортах, ликвидацию океанских путей сообщения, по которым идет ввоз рабочей силы.

Он предлагает освободившийся тоннаж направлять исключительно для ввоза продовольствия, а освободившиеся военные корабли использовать для охраны конвоев, идущих в Англию с продовольствием и боевым снабжением. Он предлагает приступить к пересмотру общего положения только после того, как страна будет обеспечена продовольствием, чтобы выдержать «осаду».

И все же он считает, что без максимальной помощи Америки Англия не сможет выйти из своего трудного положения.

Историческая важность этого документа заключается в признании лицом, наиболее авторитетным в положении дел на море и несущим величайшую ответственность в момент такой страшной опасности, какая еще ни разу не постигала Англию, в признании утраты господства на море ее могущественного флота, в непригодности всех применяемых до сего времени методов ведения войны на море, т. е. в признании крушения всей доктрины английского флота и в признании невозможности для Англии избегнуть катастрофы без помощи Америки.

Что касается предложенных мер, то те 150 пароходов, которые Джеллико, рассчитывал получить от ликвидации Салоникской экспедиции, конечно, не решали главнейшей проблемы войны.

За несколько дней до этого один из гражданских министров Лео Монэ представил премьеру проект освобождения тоннажа посредством направления необходимейших грузов исключительно из Канады и Северной Америки. Расчеты показали, что, если из 30 млн. т необходимых импортных грузов 24 млн. т смогут быть доставлены из Америки, то для перевозки их потребуется всего 1 200 пароходов из 1 750 обслуживавших торговое судоходство. Таким образом, для возмещения потерь в тоннаже освобождалось 550 пароходов.

Сосредоточение движения наиболее жизненных грузов на одном пути весьма упрощало вопрос охраны судоходства и выдвигало в качестве главнейшей меры систему конвоев.

Такое сосредоточение могло осуществиться только при участии Америки. Правительство США, получив извещение об этом проекте, энергично к нему присоединилось.

Объявление Америкой эмбарго, наложенного на все грузы, не адресованные союзникам, автоматически направило излишки американского экспорта на суда, направлявшиеся в страны Антанты.

5. МЕТОДЫ ВЕДЕНИЯ БЕСПОЩАДНОЙ ПОДВОДНОЙ ВОЙНЫ

На каждом шагу боевых действий флотов в 1917 г. в центре внимания стояла подлодка и средства, применяемые для борьбы с ней. Она являлась центром, вокруг которого развертывались военные, политические и экономические концепции. Она становилась одним из главнейших факторов войны.

Торговая подводная война в 1917 г. была главнейшей целью Германии, а защита торгового судоходства — главной заботой ее противников.

Боевые флоты в этот период бездействовали, тогда как легкие силы, в которых все время чувствовался недостаток, не знали отдыха, действуя против подлодок и легких сил, их поддерживающих. Для укомплектования вновь вступающих в строй крейсеров и миноносцев англичане отозвали из Средиземного моря 2-ю эскадру. Германский же флот, стоя в базах, ограничивал свою роль лишь снабжением подлодок личным составом и материальной частью.

Легкие силы оказывали подлодкам двоякую помощь: прямую — эскортируя лодки при их входах и выходах, траля им фарватеры и принимая на себя все опасности, им угрожающие; косвенную — отвлекая легкие силы противника от прикрытия торговых сообщений путем частых набегов на неприятельское побережье. Воздушные силы приобретали все бо́льшее и бо́льшее значение в борьбе с подлодками при бомбардировках баз противника, особенно баз его подлодок. Главнейшее их назначение заключалось в поисках подлодок и бомбардировке их с воздуха.

С целью нанесения противнику сильных ударов и как можно быстрее, германские подлодки получили приказ делать короткие, но хорошо выполненные крейсерства, используя все свое снабжение и ограничивая время отдыха.

Новый метод, упразднив предупреждения, представлял меньше опасностей для подлодок, позволяя применять ночные торпедные атаки. Он дал возможность не стесняться ни типом, ни флагом корабля.

Все, что вооружено, должно было быть взорвано торпедой, остальное, особенно парусные и рыбачьи суда, могло быть жертвой пушек.

На море остались только враги, и старые правила международного права потеряли свое значение.

Ничто плавающее в море не должно было ускользнуть от потопления, которое не только лишало противника тоннажа и продовольствия, но и терроризировало прибрежное население.

6. ЧИСЛЕННОСТЬ, РАСПРЕДЕЛЕНИЕ И БАЗИРОВАНИЕ ГЕРМАНСКИХ ПОДЛОДОК

Число действующих подлодок с начала неограниченной подводной войны со 111 возросло в марте до 120 и достигло максимума в июне — 140. Число вступающих в строй подлодок превышало потери, и количество потопленного ими тоннажа превышало его возмещение.

Из общего числа действующих подлодок (в среднем около 120 ежемесячно) обычно ⅓ находилась в ремонте, ⅓ в походе (и на отдыхе) и ⅓ в действии, т. е. около 40 подлодок.

Обычно из этих 40 подлодок 30 оперировали в Северном море и в Атлантическом океане между Ирландией и Испанией.

Действующие подлодки распределялись по базам следующим образом:

— 60 подлодок базировались на германские порты (Вильгельмсхафен и Эмс);

— 35 на фландрские базы (Брюгге, Зеебрюгге и Остенде);

— 25 на австрийские базы (Пола и Каттаро).

В апреле в Ламанше и Атлантике крейсировали 50 подлодок, из которых половина были типа *UB* и *UC*.

К этому времени были возобновлены интенсивные минные постановки в прибрежных районах Англии и Франции.

7. ПОТЕРИ ТОННАЖА

В мае количество действующих лодок оставалось то же, что и в апреле (40). Число *UB* и *UC* осталось без изменения (24). Шестнадцать больших лодок крейсировали, главным образом, на юго-западных подходах к Каналу и на атлантических торговых путях. Но после необычайного напряжения деятельности подлодок в апреле, в мае потери тоннажа упали до 596 тыс. т. Эта разница в размерах потерь могла быть объяснена гибелью в мае 7 подлодок и некоторым ослаблением того напряжения, которое развили подлодки в течение трех предыдущих месяцев.

Германские подлодки в мае провели ряд операций у берегов Испании против пароходов, занятых перевозкой испанской руды, настолько удачно, что вывоз руды грозил прекратиться совсем.

4 мая прибыл в Куинстаун американский дивизион из 6 эсминцев, а затем в течение месяца еще 2 дивизиона. Истребитель *Мельвиль* был сделан флагманским судном всех американских сил, базирующихся на Куинстаун, и в то же время, ввиду слабого оборудования порта Куинстауна, ремонтной и снабжающей базой. Это позволяло изменить дислокацию сил в Ирландском море. Все лодки типа *E* перешли из Куинстауна в Лох-Суилли для охраны северного подхода к Ирландскому морю.

Воздушные дозоры прибрежных путей в этот период приобретали важное значение.

От Дюнкерка до Бреста французы имели 5 воздушных станций с 42 самолетами и англичане 4 станции в Канале с 40 самолетами. В Средиземном море французы также имели многочисленные воздушные станции. Противоволодочной службой было занято около 300 самолетов.

8. ПЕРВЫЕ КОНВОИ

Деятельность германских океанских лодок явилась причиной возвращения к старой системе конвоев, имевшей широкое применение в войнах XVII и XVIII вв. Невзирая на все возражения против конвоев и затруднения, связанные с их организацией, подводная угроза океанским путям заставила, в виде опыта, 10 мая послать из Гибралтара конвой в 16 пароходов под охраной вооруженных яхт, а затем дивизиона миноносцев, встретивших конвой в условленном рандеву.

Конвой шел в трех колоннах, причем ход конвоя, состоявшего из старых пароходов, не превышал 6,5 узла.

Успех этого конвоя вызвал организацию второго конвоя в океане, прошедшего также удачно.

Этот конвой в составе 12 пароходов 24 мая вышел из Гемптоуна в Англию под охраной крейсера и прошел опасную зону под охраной 6 миноносцев, причем при проходе опасной зоны были привлечены к охране и воздушные силы.

В начале июня особой комиссией была разработана система организации конвоев и органов управления ими в Адмиралтействе и в портах; кроме того, проведено оборудование торговых судов средствами сигнализации и связи. Для начальников конвоя была разработана специальная инструкция.

Портами формирования конвоев, направлявшихся в Англию, были установлены Нью-Йорк и рейд Гемптоун, для сбора пароходов из американских портов назначен порт Сидней и для канадских пароходов — Галифакс. Дакар должен был обслуживать торговые пути южной Атлантики, т. е. порты Африки и Южной Америки. Гибралтар являлся сборным пунктом всех пароходов, следующих из Средиземного моря.

В конвои включались пароходы с ходом от 8,5 до 12 узлов. Быстроходные суда должны были следовать самостоятельно. Для гибралтарских конвоев допускался ход в 7 узлов.

Численность каждого конвоя предполагалась около 20 судов.

Конвои выводились за пределы опасной зоны под защитой не менее 6 миноносцев, после чего они шли по назначению под охраной крейсера или вооруженного охранного корабля.

Для охраны конвоев в опасных зонах требовалось в общей сложности 14 отрядов по 6 миноносцев, т. е. 84 миноносца, и 52 крейсера для охраны в океане. Охранные отряды миноносцев базировались на Плимут, Портлэнд, Куинстаун, Лох-Суилли и Гибралтар.

С половины июня конвои были официально введены в действие, но широкое применение их развернулось лишь в августе и сентябре.

Поскольку английский Канал и ирландские воды были наиболее критической зоной, союзники сосредоточили здесь главные силы истребителей, и Куинстаун явился одной из важнейших баз. К началу июля здесь было 34 американских истребителя. На них легла работа по конвоированию судов и патрулированию района к западу и югу от Ирландии, наиболее важного в борьбе с германскими подлодками.

С началом перевозки американских войск в Европу, первый эшелон которых был отправлен во Францию, в С.-Назер, в июне 1917 г., Брест получил также не менее важное значение.

В июне британское правительство просило содействия Америки для обеспечения регулярных гибралтарских конвоев, так как Гибралтар был «воротами» более интенсивного движения судов, чем какой-либо другой порт в мире. Здесь для защиты торгового движения были, главным образом, английские силы, но были и французские, итальянские и даже японские (12 миноносцев). Американцы выслали сюда отряд (свыше 40 судов), состоявший из разведочных крейсеров, канлодок, сторожевых судов, яхт и 5 миноносцев, пришедших с Маниллы.

В середине июня было приступлено к формированию в Нью-Хэвене, Портсмуте, Портленде и Дортмуте противолодочных отрядов, состоящих каждый из 6 моторных катеров, снабженных гидрофонами. В каждом отряде 2 катера имели радиотелеграф для связи с воздушными дозорами.

Вскоре гидрофонами стали снабжаться траулеры, входящие в 12 прибрежных дозорных отрядов. Гидрофонами были снабжены 4 траулера в каждом отряде.

Между тем операции германских подлодок уже распространялись на район Азорских и Канарских островов, где сходились южно-атлантические торговые пути.

Германский подводный крейсер *U-155* оперировал в районе Мадера — Азорские острова. Крейсерство его продолжалось 100 дней [1], но за этот долгий срок он утопил всего 19 пароходов. Таким образом, число пароходов, уничтожаемых *U-155* ежесуточно, было ниже числа уничтожавшихся ежесуточно каждой лодкой на подходах к британским островам.

Но самый факт того, что германские подводные крейсера начали совершать нападения на южно-атлантических торговых путях, заставил союзников в августе ввести систему конвоев и в южной Атлантике, и с этого времени вступила в силу общая система океанских конвоев.

При этом следует отметить, что, после установления конвойной системы в первую очередь для импортных грузов, внимание ко-

[1] *U-155* вышла из Германии 24 мая и вернулась 4 сентября.

мандиров германских подлодок, из-за увеличившейся трудности находить конвой и атаковывать пароходы, идущие под охраной, сосредоточилось на экспортном судоходстве, потери которого начали быстро возрастать. Это объясняется тем, что для организации конвоев миноносцев вообще нехватало, и приходилось для встречи и провода конвоев с импортными грузами пользоваться миноносцами, выводящими экспортные пароходы. Этот метод лег в основу всей конвойной системы и был тяжелым бременем для миноносцев.

9. ОРГАНИЗАЦИЯ КОНВОЕВ

Центр организации конвоев находился в Адмиралтействе. Общее руководство атлантическими конвоями лежало на помощнике начальника морского генерального штаба адмирале Дефф. Его ближайшим помощником являлся начальник вновь сформированной 25 июля «конвойной секции» Адмиралтейства.

На начальнике «конвойной секции» лежало руководство движением конвоев, назначение портов для формирования конвоев, выбор мест, где конвои должны были «рассыпаться», составление инструкций и разрешение всех организационных вопросов. Конвойная секция поддерживала тесную связь с «комнатой карт», заведующий которой был ответственен за выбор пути конвоя, за нанесение на карту его места и за своевременное распоряжение об изменении курса, в случае необходимости обойти опасный район.

Конвои всегда шли в строю нескольких колонн, расстояние между которыми было 6—8 каб., а расстояние между пароходами — 3 каб. Подходя к опасной зоне, конвой перестраивался, число судов в каждой колонне уменьшалось до четырех. Опасную зону старались проходить возможно более широким фронтом, увеличивая число колонн за счет уменьшения числа судов в колонне.

Согласно июльским инструкциям, охранные миноносцы располагались по одному в 5 каб. впереди правой и левой колонны и по два с каждого фланга, на расстоянии 5 каб. от колонны. Днем миноносцы шли со скоростью 15 узлов зигзагообразными курсами, держась на расстоянии 5—10 каб. В опасной зоне, если допускала скорость, конвой также шел зигзагообразным курсом.

В случае атаки подлодок, миноносцы должны были бросать противолодочные бомбы. Конвой должен был тотчас же изменить курс. На месте встречи с лодкой оставался миноносец, удерживал ее под водой, пока конвой не скрывался за горизонтом.

В июне потери британского тоннажа превысили майские, общая цифра уничтоженного британского, союзного и нейтрального тоннажа достигала 695 тыс. т. В июле размер потопленного тоннажа уменьшился до 550 тыс. т, несмотря на то, что крейсерство каждой германской подлодки в среднем продолжалось до 25 суток.

В течение июля в районе пересечения торговых путей Атлантики (в 120 милях к западу от Уэссана), куда не достигали дозорные отряды, германские подлодки потопили 29 пароходов.

В августе действия германских подлодок сопровождались полной ликвидацией их старого врага — судов-ловушек. В первой половине августа одно за другим были потоплены лодками 4 судна-ловушки. Двухлетняя борьба судов-ловушек с подлодками кончилась победой последних. Все хитрости этих судов были уже испробованы и больше не имели успеха. Наученные опытом лодки приобрели сноровку распознавать их и топить торпедами, не всплывая. Как противолодочное средство судно-ловушка пережило себя. С августа 1917 г. ни одна лодка не стала жертвой «ловушек».

В июле в Канале и Атлантике оперировало 47 подлодок, в августе 40, последними за этот месяц было потоплено 506 тыс. т.

Кривая месячных потерь тоннажа не достигала своего апрельского апогея и, хотя она то подымалась, то опускалась, все же можно было усмотреть тенденцию к ее понижению.

Однако, ежемесячные потери потрежнему сильно превышали цифры строящегося тоннажа, и противолодочные меры не давали удовлетворительных результатов. Что же касается подлодок, то за июль и август было уничтожено 8 лодок и 2 погибли от случайных причин, а за этот же период в строй вступили 23 подлодки.

Противолодочные средства и мероприятия не повлияли на тактику германских лодок. Изо дня в день в одних и тех же районах оперировало почти одно и то же число *U, UB* и *UC,* и регулярность, которая отличала их деятельность, служила лучшим доказательством бесплодности контрмер.

Ряд разработанных и проведенных противолодочных операций минных флотилий, миноносцев с привязными аэростатами, гидрофонных охотничьих флотилий остался безрезультатным.

Опыт показывал, что тактика гидрофонных катеров должна быть тщательно продумана и разработана.

Тот факт, что треть потерь, понесенных германскими подлодками за последние два месяца, была вызвана нападением с воздуха, показывал, что воздушные нападения среди других способов борьбы с подлодками представляют собой новый метод, которому предстоит широкое развитие.

Постепенно вводимая система конвоев также как будто начинала оправдывать себя. Потери судов, плававших в составе конвоев, были незначительны.

Но все это были только первые шаги в поисках путей развития противолодочной борьбы с массовым применением противолодочных средств, однако, пока еще не дававшие ощутительных результатов.

Прошло более полугода после объявления неограниченной подводной войны. Расчеты Хольцендорфа относительно ожидаемого размера потопления тоннажа за это время вполне оправдались.

В среднем германские подлодки топили ежемесячно свыше 600 тыс. *т*, но Англия, благодаря все возрастающему содействию и помощи Америки, еще не была «поставлена на колени».

Для возмещения потопленного тоннажа, кроме сбора тоннажа со всех линий и изъятия его от нейтральных стран, на всех судостроительных заводах Англии, и особенно Америки, развивалось усиленное строительство. Франция же оставалась главным поставщиком пушек, снарядов, моторов и аэропланов.

Однако, количество строящихся судов было недостаточно, и в 1917 г. превышение потерь над постройкой составляло более 2 млн. *т* при все возрастающей потребности тоннажа для обслуживания войск на всех театрах.

10. ПОМОЩЬ АМЕРИКИ

Помощь Америки выражалась не только в непрерывном притоке материальных средств, содействие ее выражалось не только в введении конвоев, но это содействие проявилось и в том давлении на нейтральные страны, которое раньше без ее участия было немыслимо.

Это давление имело двоякую цель — пресечь подвоз в Германию продовольствия и материалов, необходимых для ведения войны, и использовать нейтральный тоннаж, терроризированный неограниченной подводной войной. Положение нейтральных стран утратило свои выгоды. Они испытывали, с одной стороны, угрозу потопления тоннажа, с другой — давление союзников.

В связи с неограниченной подводной войной политическая и экономическая борьба достигла крайних пределов.

Вопрос об управлении мировой торговлей, о централизации и распределении тоннажа становился на очередь, но до его разрешения было еще далеко.

С началом неограниченной подводной войны нападения подводного флота почти прекратили судоходство в Северном море. Помимо потерь от подлодок, одной из причин кризиса тоннажа являлась раздробленность нейтральных судов по портам.

С февраля Голландия была лишена английского угля, потому что Англия не хотела рисковать своими судами для нейтральных держав. Франции также угрожал угольный голод. В марте Англия стала угрожать Швеции захватом ее тоннажа, если последняя не выведет из Балтики 18 английских судов.

Чтобы вытянуть тоннаж нейтральных стран в море, был заключен ряд сделок: со шведами — на обмен леса на хлеб, с Испанией — на обмен угля на руду.

Норвегия была сговорчивее других и согласилась за некоторые преимущества содействовать союзникам своим тоннажем.

С вступлением США в войну картина резко меняется. Прежние возможности вывоза в Германию через посредство скандинавских стран исчезли. 7 мая американский сенат уполномочивает президента наложить эмбарго на вывоз в нейтральные страны Европы.

В мае Швеция еще вывозила в Германию железо, медь, резину, а в июне Америка запретила снабжать скандинавские страны пищевыми продуктами, если они не перестанут снабжать материалами Германию.

Так как продовольственное положение было тяжелое у всех нейтральных стран, то угроза подействовала, и американские контролеры были посланы в Европу следить за отправками.

11. ОБЩЕЕ ЭМБАРГО

27 августа США, а в октябре и остальные страны предпринимают величайший акт экономической блокады — общее эмбарго на весь вывоз в нейтральные страны, соседние с Германией.

Дания, лишенная пищевых продуктов, вынуждена заявить Германии, что она не может более снабжать ее необходимыми припасами. То же самое должна была сделать и Норвегия.

В сентябре Швеция и Голландия были уведомлены о том, что они не получат хлеба до декабря, пока не гарантируют, что этот хлеб не будет переправляться в Германию. В октябре против Голландии были приняты еще более серьезные меры. Ее кабельные сообщения и колонии были заняты англичанами, а США задержали 53 голландских судна, нагруженные съестными припасами. При таких аргументах нейтральные страны должны были уступить.

С этого момента конференции союзных правительств стали централизовать потребность фрахта, распределять тоннаж по потребностям. В каждой стране на специальные организации был возложен контроль за движением судов.

12. ИЮЛЬСКАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ РЕЙХСТАГА И РЕВОЛЮЦИОННЫЕ ВЫСТУПЛЕНИЯ В ГЕРМАНСКОМ ФЛОТЕ

Если союзники, принимавшие ряд политических, экономических и военно-технических мер для преодоления подводной опасности, не видели заметных признаков ее уменьшения, то и Германия, напрягая все усилия в неограниченной подводной войне, в которой действующие подлодки сделали все возможное, видела лишь все возрастающие трудности на военном, политическом и экономическом фронтах. О новой зимней кампании Германии приходилось думать в тяжелых экономических и политических условиях.

Высшее германское командование видело в продолжении неограниченной подводной войны необходимое условие для достижения

победы, но сроки окончания войны уже отодвигались до весны будущего года. Заказ в июне 95 подводных лодок показывал, что близкого окончания неограниченной подводной войны высшее морское командование не ожидало.

Между тем среди широких слоев населения Германии распространялась надежда на окончание войны в текущем году, как о том прювозглашалось правительством и командованием при начале неограниченной подводной войны.

Выступление Эрцбергера, одного из лидеров партии центра в рейхстаге в начале июля, с критикой подводной кампании послужило призывом к объединению оппозиции, критиковавшей действия военного командования и не верившей правительству.

Людендорф телеграфировал кайзеру, что, если Бетман-Хольвег не будет отстранен от должности канцлера, он подает в отставку. 14 июля последовало отстранение Бетмана, а затем и назначение на его место помощника министра продовольствия Михаэлиса.

19 июля рейхстаг в специальной резолюции предложил Антанте мир «без аннексий и контрибуций». Это предложение было отвергнуто представителями Антанты, заявившими, что без гарантий возвращения Эльзас-Лотарингии о начале переговоров не может быть и речи. На это условие германское правительство не согласилось.

Затягивающаяся война и развивающаяся русская революция оказывали большое воздействие на настроения трудящихся масс воюющих стран. Недовольство войной начало проявляться все в более и более открытых формах, охватывая фронты действующих армий. Влияние русской революции наиболее сильно проявилось в германском флоте, где произошли открытые революционные выступления под лозунгом «мир без аннексий и контрибуций». Эти выступления начались 19 июля на линкоре *Принц-регент Люитпольд* и продолжались до 5—10 августа, охватив ряд линейных кораблей.

13. МОРСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ СОЮЗНИКОВ

Под впечатлением неудовлетворительности принимаемых противолодочных мер и беспрепятственного потопления судов германскими подлодками в начале сентября в Лондоне состоялась морская конференция союзников.

На этой конференции, наряду с другими вопросами, обсуждался вопрос о конвоях. Английское высшее морское командование отнюдь не склонно было придавать конвоям первенствующее значение в деле защиты торговли. И Джеллико, докладывая конференции, указал, что расширению системы конвоев препятствует недостаток крейсеров. Поэтому члены конференции сосредоточили все свое внимание на изыскании мер, могущих решающим образом воздействовать на подводную войну. Адмиралтейство выступило с проектом грандиозной совместной операции союзников по за-

купорке германских портов в Северном море и в Балтике, посредством затопления 40 старых линкоров и 43 крейсеров. Члены конференции к этому проекту отнеслись скептически, усматривая в нем, кроме того, и противоречие с указанием Джеллико на недостаток крейсеров для конвойной службы.

Кроме того, на конференции были обсуждены предложенные Адмиралтейством меры борьбы с операциями больших германских подводных крейсеров, беспрепятственная деятельность которых распространилась на всю северную часть Атлантики. В связи с этим, Джеллико предлагал установить на Азорских островах радиостанции и организовать там центр разведки, а также сформировать океанский дозор из судов-ловушек и подлодок.

Командующий американскими морскими силами в европейских водах адмирал Симс высказал на конференции по поводу конвоев два основных положения:

1) система конвоев является основным методом, развитие которого должно нанести удар подводной войне;

2) конвои придется охранять дредноутами, так как немцы наверное сделают решительную попытку разрушить систему конвоев, организовав нападение на них крупными силами больших кораблей.

Таким образом, на конференции ясно обозначались две противоположные точки зрения: английская, не придававшая значения конвоям и готовая пожертвовать старыми линкорами (американскими) и крейсерами для сомнительной закупорки германских портов, и американская, выдвигавшая на первое место конвои с использованием для их охраны линейных кораблей.

Оба положения адмирала Симса нашли свое подтверждение в дальнейшем ходе событий. Немцы рядом нападений новейших крейсеров-заградителей и сильнейших эсминцев на скандинавские конвои заставили англичан прибегнуть к охране конвоев крупными кораблями вплоть до линкоров. Это вызвало у англичан большие опасения и за океанские конвои, так как уже в словах адмирала Симса таилась мысль, что при таком развитии подводной войны прорыв в океан германских линейных крейсеров вполне возможен.

Что касается самой системы конвоев, то с полным развитием ее к концу сентября она сыграла весьма существенную роль в уменьшении потерь тоннажа и явилась причиной, побудившей немцев изменить методы применения подлодок.

Следующим вопросом, обсуждавшимся на конференции, был проект грандиозного минного заграждения в Северном море, между Шетландскими островами и Норвегией. Идея создания такого заграждения была высказана американцами еще весной, когда осуществление такого проекта не могло быть возможным без помощи Америки. Английские мины были негодны, чем и объяснялась неудача минных английских заграждений у Гельголандской бухты, а для Северного заграждения требовалось 100 тыс. мин, изгото-

вление и постановка которых не могли быть выполнены без содействия американской военной промышленности.

Английское морское командование отнеслось к проекту без особого энтузиазма. Битти находил, что это заграждение будет мешать операциям Большого флота. Между тем заграждение имело большое значение, так как оно было бы вне досягаемости германских тральщиков и препятствовало бы выходу германских лодок через Скагеррак. Конференция одобрила проект, стоимость осуществления которого исчислялась в 40 млн. долл. 2 ноября 1917 г. он был утвержден американским и британским правительствами.

Между прочим, при обсуждении на конференции существующих методов противолодочной борьбы, итальянский делегат настойчиво рекомендовал повторные воздушные атаки против баз неприятельских подлодок и организацию прибрежных воздушных дозоров.

Воздушные дозоры, не сумевшие обеспечить открытые воды Бискайского залива и восточной части Атлантики, оказались в дальнейшем весьма действительным средством, получившим широкое применение в тесных водах Канала, Фландрской бухты и Адриатике.

14. МИССИЯ АДМИРАЛА МАЙО

Насколько была велика подводная опасность и не изжит кризис в тоннаже, насколько Англия нуждалась в помощи Америки, свидетельствует тот факт, что Англия была вынуждена не только допустить американских офицеров в свое «святое святых» — Осведомительный отдел штаба, но и открыть все тайны своей политики и стратегии командующему американским флотом в Атлантике, адмиралу Майо.

Целью прибытия Майо в Англию было выяснение основ английской морской политики и стратегии, планов Англии на будущее и желательной для нее помощи Америки.

Ему были всесторонне освещены все основные важнейшие проблемы и методы ведения Англией войны на море, все затруднения и препятствия, которые она при этом встречает. Это было сделано с целью помочь Америке понять критическое положение Англии.

Что касается помощи Америки, то англичане желали следующего:

а) увеличения числа истребителей (еще 55) для расширения системы конвоев;

б) увеличения числа охранных судов для конвоев (крейсеров или старых броненосцев числом около 40);

в) увеличения числа сторожевых судов для противолодочной борьбы;

г) быстрейшей постройки торговых судов в огромных масштабах;

д) широкого снабжения минами и минными заградителями для намеченного заграждения в Северном море;

е) организации трех американских авиастанций (по 36 аппаратов в каждой) на ирландском побережье;

ж) присылки 4 угольных линкоров в Большой флот для освобождения от этого 4 английских, предназначенных для других целей [1].

Кроме 100 тыс. мин для Северного заграждения, требовалось еще 250 малых судов для постановки и сторожевого охранения его днем и ночью.

Англичане не имели ни мин, пригодных для этой цели, ни сторожевых судов.

Около этого времени американцами была изобретена особая мина «с антенной», использование которой сокращало вчетверо против прежнего потребность в минах и позволяло ставить их на больших глубинах.

Перед войной Америка имела в Атлантическом океане лишь небольшой отряд заградителей. Минная специальность не была популярна в американском флоте так же, как и в английском. С выступлением Америки поле деятельности ее заградителей было перенесено в Северное море, и материальная база в виде дюжины верфей и нескольких сот заводов и фабрик, находящихся на материке, оказалась слишком оторванной.

Американцы начали эту работу с ничего. Надо было получить суда и переделать их под заградители; набрать и натренировать экипажи; изготовить 100 тыс. мин; создать базы как в Соединенных Штатах, так и в Шотландии; перевезти все запасы за 3 тыс. миль через зоны подводной опасности, и это надо было сделать до фактической постановки заграждения. Сам заказ 100 тыс. мин, без предварительного тщательного испытания их в боевых условиях, указывал на полную уверенность морского департамента не только в успехе нового изобретения, но и в успехе всего предприятия. Фабрики, заводы, механические, электротехнические и другие мастерские, разбросанные по всей территории США, в течение зимы вырабатывали необходимые части и посылали их в порт Норфолк (Виргиния). Этот порт был местом сборки мин, погрузки их на корабли и отсылки на место. До 1 тыс. мин в день могло быть собрано в построенных здесь мастерских. Один из портов на западном берегу Шотландии служил местом выгрузки взрывчатых веществ. Базами для заграждений служили Инвернесс и Инвергордон (Кромарти).

15. ПЕРВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ОРГАНИЗАЦИИ КОНВОЕВ

К концу сентября система конвоев получила уже значительное развитие.

До 30 сентября 1917 г. из портов Северной и Южной Америки и Гибралтара прошло 83 конвоя, причем из 1 306 судов, составляв-

[1] Jellicoe, „The Crisis of the War".

ших эти конвои, 10 пароходов были потоплены при следовании в составе конвоя и 8—после выхода их из состава конвоя.

Из Англии за это время вышло 55 конвоев общей численностью в 789 пароходов, из них было потоплено только 2. Таким образом, через опасную зону прошло 138 конвоев в числе 2 095 судов с потерей 20 пароходов.

Общее количество кораблей, занятых охраной конвоев в Северной и Южной Атлантике, к этому времени достигло 43. В это число входило 12 крейсеров, 9 легких крейсеров (из них 7 американских), 15 вспомогательных крейсеров и 7 вооруженных охранных пароходов. Американский флот принял в свое ведение большинство нью-йоркских конвоев.

Миноносная охрана высылалась из Дэвонпорта (Плимута), Куинстауна и Бункрана. На эти порты базировались: на Дэвонпорт — 4-я минная флотилия (36 миноносцев); на Куинстаун — 1 линкор, 12 канонерских лодок и 36 американских миноносцев; на Бункран—2-я минная флотилия (27 миноносцев и 3 эсминца), 13 канонерских лодок и 1 авиатранспорт.

В результате действий системы океанских, скандинавских «угольных» конвоев, число потерь уменьшилось. Никогда еще с начала неограниченной подводной войны цифра потерь не падала так низко, как в сентябре. За этот месяц, несмотря на то, что в Канале и океане оперировали 53 лодки (в августе 40), союзники потеряли всего 350 тыс. т. В то же время в сентябре было уничтожено 10 подлодок, т. е. столько, сколько было уничтожено за два предыдущих месяца.

Опыт показал, что конвой, идущий в строю эскадренным ходом и зигзагообразным курсом, сам по себе представлял угрозу для атакующей лодки. Вместе с тем система конвоев сократила количество объектов для атак подлодок, давала большие возможности судам уклоняться от встреч с подлодками и допускала, с целью обхода опасных районов, изменение курса конвоя по радио.

В течение сентября, когда установилось регулярное движение конвоев, германские подлодки обнаружили, что районы, ранее кишевшие беззащитными «купцами», опустели. Тогда лодки стали сосредоточивать свою деятельность в районах Бискайского залива и Канала.

Трудность отыскания конвоя в море заставляла подлодки изменить свою тактику и приблизиться к берегам. Но, отыскивая свои жертвы на прибрежных путях, подлодки сближались с охотничьими флотилиями и воздушными дозорами.

К этому времени система конвоев еще не получила полного развития. В Средиземном море, где деятельность германских подлодок была особенно продуктивна, системы конвоев не существовало.

Все торговые суда с Дальнего Востока с 1917 г. уже шли вокруг мыса Доброй Надежды, что очень удлиняло путь и поглощало

лишний тоннаж. Между тем Средиземное море терпело недостаток в угле. Одна Италия требовала ежемесячно 800 тыс. *т* угля.

Направление дальневосточного судоходства через Суэцкий канал и Средиземное море намного сократило бы путь и освободило 40 пароходов.

Однако, союзное командование не находило возможным выделить из состава своих сил в Средиземном море необходимую охрану для конвоев. Поэтому организацию транзитных средиземноморских конвоев Адмиралтейство могло осуществить лишь с прибытием в Гибралтар американских крейсеров и вспомогательных судов. Транзитные средиземноморские конвои начали движение в октябре и вначале терпели большие потери. Кроме того, октябрь ознаменовался потоплением подлодками 3 охранных крейсеров в Атлантических конвоях.

16. ЗАГРАЖДЕНИЕ ГЕЛЬГОЛАНДСКОЙ БУХТЫ И ДУВРСКОГО ПРОЛИВА

В январе 1917 г., а затем в марте и апреле в Гельголандской бухте были поставлены большие минные заграждения *(W-4, W-5, W-6)* по плану Джеллико, видевшего в этом одно из главных средств парализовать деятельность германских подводных лодок путем преграждения им выхода из баз.

Эти заграждения вместе с заграждениями предшествовавших годов покрывали огромное пространство, сделав всю юго-восточную часть Северного моря трудно проходимой.

Эти минные поля изменили географию Гельголандской бухты, вынуждая германские силы выходить определенными, заранее протраленными проходами, которые быстро становились известными англичанам. Велась непрерывная ожесточенная борьба всеми способами при участии всех легких сил (подлодок, самолетов, тральщиков), с одной стороны, траливших фарватеры, главным образом, для выхода подлодок, с другой — препятствовавших тралению.

Было решено также реорганизовать и систему защиты Дувр-ского пролива.

В течение всего 1917 г. германские подлодки беспрепятственно проходили Дуврским проливом, главным образом ночью, в момент полной воды, пользуясь светящимися буями, как маяками. Боны, установленные в проливе, также не составляли препятствия для лодок. Эти сведения, полученные от спасенного экипажа пароходов, потопленных *U-65* и *U-48*, вызвали у англичан большую тревогу.

Подлодки оперировали, главным образом, в Английском канале, у южного входа в Ирландское море и в Бристольском заливе, т. е. в местах расхождения конвоя по портам назначения.

В конце ноября и в начале декабря в этих районах находилось от 7 до 11 лодок, и на смену им через Дуврский пролив непрерывно приходили новые лодки.

Поэтому, вопреки мнению начальника Дуврского патруля, решено было поставить новое глубоководное минное заграждение, идущее непрерывной линией от французского берега до банки Варн, и у него сосредоточить все наличные дозорные отряды, доселе разбросанные для охраны различных важных пунктов. Вся водная поверхность должна была освещаться как можно сильнее фальшфейерами и прожекторами с дозорных кораблей для того, чтобы заставить лодки погружаться перед заграждениями.

Активность германских лодок в прибрежных районах, главным образом в Канале, в декабре усилилась и сопровождалась значительными успехами, особенно в Канале и в Ирландском море, т. е. в тех зонах, которые охранялись дозорными флотилиями, оборудованными гидрофонами и бомбами, на которые в начале года возлагались большие надежды.

Эти флотилии при помощи гидрофонов ежедневно улавливали местонахождение лодок в Канале и в Ирландском море, но быстро теряли их след, и лодки продолжали безнаказанно действовать вблизи самих дозоров. Неудачи гидрофонных флотилий были особенно ощутительны в Ирландском море, где за последние месяцы сосредоточивались операции подлодок. Акустические приборы, на изготовление которых было затрачено много средств, еще не давали желательных результатов. Сама тактика дозорных флотилий не нашла еще нужных приемов. Гоняясь за лодками в Северном море, в районах вне движения конвоев, дозорные флотилии загоняли лодки в воду без всякого результата. Но организация этих флотилий значительно улучшилась сравнительно с прошлым годом, когда за лодками гонялись миноносцы, высылаемые из миноносных баз, и когда операциями их руководило Адмиралтейство. Теперь же охота производилась исключительно по указанию местных морских начальников, командующего Большим флотом, главных командиров портов и начальников отдельных станций. Начальники охотничьих флотилий все сведения и приказания получали непосредственно от них. Такая децентрализация сократила промежуток времени между получением сведения о появлении подлодки и прибытием на место противолодочного отряда с 1—2 суток до 6—8 часов.

17. БОРЬБА С КОНВОЯМИ В ТЕСНЫХ ВОДАХ И В ОКЕАНЕ

Совещание в Адмиралтействе 2 января 1918 г. констатировало разительные перемены в английской стратегии на море, происшедшие за год неограниченной подводной войны.

С принятием Германией этого метода ведения войны на море английское высшее морское командование вынуждено было признать непригодность старой доктрины господства на море и эскадренного боя. Оно было вынуждено не только направить все силы своего флота на непосредственную борьбу с подлодками, но и изыскивать новые средства этой борьбы, не только изменить,

старые способы ведения войны на море, но и изыскивать новые. Роль и назначение составных частей флота изменились коренным образом.

Методами борьбы с подлодками становятся непосредственная защита судоходства конвоями, непосредственная борьба с подлодками в море путем охотничьих флотилий, с гидрофонами и глубинными бомбами; преграждение выхода подлодок из баз путем установки минных заграждений и нападения на самые базы подлодок. Конвои и заградительные операции легли в основу английского плана войны на море.

В соответствии с этим вся тяжесть борьбы была возложена на легкие и вспомогательные силы, которые умножались в огромной степени и в которых все время ощущался недостаток. Роль линейного флота сводится к поддержке, прикрытию, охране и обеспечению операций легких сил. Это было его основной задачей.

При охране конвоев миноносцами в тесных водах (Скандинавские конвои в Северном море) явилась возможность вернуться к нападению на торговое движение надводными судами. Скандинавские конвои были дважды разгромлены быстроходнейшими крейсерами-заградителями и флотилией сильнейших миноносцев.

Это потребовало выделения из состава Большого флота линейных кораблей для охраны конвоев. В результате конвои превратились в крупные отряды, и мог наступить момент, когда в конвой пришлось бы высылать не 2—3 линкора или крейсера, а целую эскадру. Усиление же охраны конвоев линейными силами в дальнейшем могло поставить конвои под угрозу нападения на них неприятельских эскадр и даже всего Флота открытого моря, как это и случилось в апреле 1918 г.

Нехватка миноносцев для охраны океанских конвоев привела к тому, что миноносная охрана принимала конвои при их приближении к берегам или при выходе из портов.

Для охраны же конвоев в океане пришлось назначать крейсера или же за их недостатком использовать для этой цели вспомогательные крейсера и даже вооруженные пароходы.

Усиление вооружения подводных океанских крейсеров орудиями 88- и даже 150-*мм* калибра и возможность прорыва в океан германских быстроходных легких крейсеров и даже линейных крейсеров заставили союзников подумать об охране и океанских конвоев крупными силами крейсеров и даже линейных кораблей. Для этой цели часть крейсерских эскадр Большого флота держалась в 24-часовой готовности, а 6-я американская эскадра линкоров, прибывшая на соединение с Большим флотом 7 декабря 1917 г., стояла в Куинстауне на случай прорыва германских линейных крейсеров.

Так рисовалась перспектива борьбы с конвоями в океане. Эти тенденции привели, с одной стороны, к изменению взглядов на использование линейных сил и к усиленному строительству быстроходных крейсеров и многочисленных миноносцев и, с дру-

гой — к строительству подводных крейсеров большого водоизмещения с увеличением калибров артиллерии.

Недостаточные и неудовлетворительные результаты, полученные от всех разнообразных средств, применявшихся для непосредственной борьбы с подлодками, заставили англичан обратиться к попыткам закупорки лодок в их базах, к непрерывным заградительным операциям, к постановкам массовых глубоководных заграждений в Гельголандской бухте и Дуврском проливе, охраняемых многочисленными дозорами, т. е. возвратиться к тесной минной блокаде, но уже в новой обстановке.

Необходимость обеспечения фарватеров для выхода и возвращения подлодок вызвала у немцев создание многочисленных тральных флотилий, работавших днем и ночью под прикрытием миноносцев, крейсеров и даже линкоров.

Как заградительные операции, так и тралениe были сопряжены с большими трудностями, приводили к частым столкновениям с противником и сопровождались потерями с обеих сторон.

Возобновление установки заграждений и необходимость непрерывного траления стесняли и задерживали выходы подлодок из баз.

Уже с половины октября 1917 г. подлодки стали выходить через Каттегат, а с февраля 1918 г. лодки почти совершенно перестали пользоваться гельголандскими путями и ходили исключительно Каттегатом.

В начале 1918 г. было поставлено новое глубоководное заграждение в Дуврском проливе (схема 12). Оно охранялось дозором, в состав которого входили мониторы с 12- и 15-дюймовыми орудиями, 4 эсминца с 30-узловым ходом, 14 траулеров, 60 дрифтеров, 4 моторных катера.

Однако, путем заграждений остановить выходы подлодок из баз не удалось. До самого конца войны число действовавших в море германских подлодок оставалось приблизительно одинаковым, и тесная минная блокада в новой форме не достигла успеха. Но обеспечение выхода и возвращения лодок в базы сделалось весьма сложной и трудной операцией, требовавшей тщательной подготовки и искусного выполнения.

Таким образом, кампания против подлодок в Северном море теперь сводилась к заградительным операциям, операциям охотничьих флотилий и к охране Скандинавского и Голландского конвоев.

Для прикрытия заградительных операций высылались эскадры линейных кораблей, в свою очередь охраняемых значительным количеством миноносцев. Операции по перехвату подлодок, возвращавшихся в базы, требовали участия до 50 миноносцев и вспомогательных судов. Охрана Скандинавских конвоев отнимала около 30 миноносцев.

Систематическое ведение противолодочных операций отвлекало громадное число боевых единиц, что «распыляло» главные силы

флота, и Битти, будучи лишен огромного числа миноносцев и отдельных эскадр линкоров и крейсеров, не был уверен, окажется ли он при встрече с противником хотя бы в равных с ним силах.

Проведение противолодочных операций, требующих выделения для них сил Большого флота, вызывало у Битти опасения, что для германского флота создаются благоприятные условия для осуществления его планов — внезапными атаками превосходных сил уничтожать части Большого флота, выделяемые для охраны конвоев.

Разгром Скандинавских конвоев показал, что Адмиралтейство не могло во-время предупреждать конвои о готовящемся нападении, и поэтому каждый раз их отправление сопровождалось риском потери дивизии первоклассных кораблей.

За короткий промежуток времени (с 26 января по 8 февраля) в Дуврском проливе погибло 4 германских лодки. После этого лодкам было запрещено ходить проливом, и они стали огибать Англию с севера, что заставило их терять на пути лишних 6 суток.

Значительное число лодок, пройдя северным путем, оперировало в Ирландском море, Бристольском заливе и в Канале, угрожая конвоям противника. В начале февраля германской подлодкой был потоплен транспорт *Тэскения,* шедший в составе конвоя с канадскими и американскими войсками.

В ночь на 14 февраля 2-я флотилия новых германских миноносцев произвела набег на охраняющие дуврское минное поле дозоры. В результате операции немцы потопили 4 дрифтера и 1 траулер; 2 траулера получили серьезные повреждения.

Этим набегом закончился ряд подобных операций. Семь раз германские миноносцы прорывались в Дуврский пролив, нанося его охранению более или менее тяжелые потери, но потери восполнялись, и положение оставалось неизменным. После февраля и даже до конца войны германские миноносцы больше не появлялись в Дуврском проливе.

Невзирая на потерю времени, сопряженную с северным путем подлодок, потери тоннажа в феврале и марте превысили январские.

18. ПОСТАНОВКА ВЕЛИКОГО СЕВЕРНОГО ЗАГРАЖДЕНИЯ

Постановка обширного глубоководного минного заграждения в Северном море, между Оркнейскими островами и Норвегией, как уже говорилось, была решена еще на морской конференции в сентябре 1917 г., и американцы в течение зимы 1917/18 г. деятельно готовились к его установке.

Однако, при практическом проведении этого мероприятия, как и при проведении системы конвоев, на стороне английского военно-морского командования возник ряд сомнений, и в резуль-

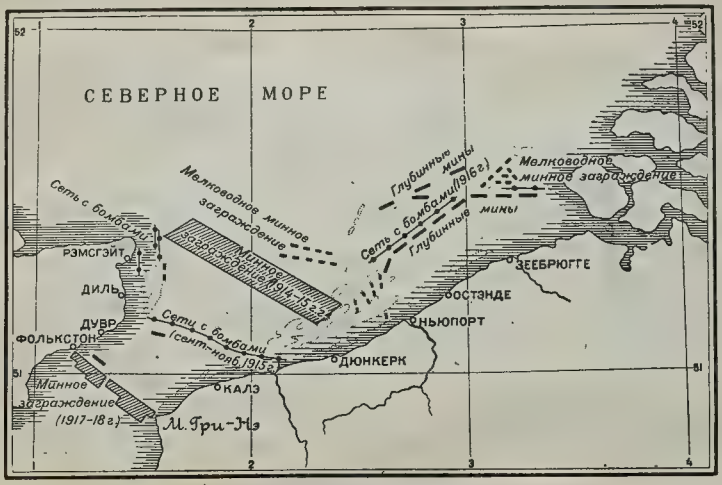

Схема 12. Дуврский барраж

тате скептического отношения как к самому проекту, так и к его техническому выполнению произошли задержки.

Битти явно не сочувствовал созданию Великого северного заграждения, опасаясь отвлечения на это значительных сил и стеснения операций Большого флота. Адмиралтейство же прежде всего обращало внимание на усиление заграждений Гельголандской бухты и Дуврского пролива. Тем не менее 3 марта постановка заграждения началась.

Заграждение разделялось на три участка: центральный участок (наибольший) должны были выставить американцы, западный и восточный — англичане.

Постановка мин на западном участке производилась в течение марта, но после взрыва одной из канлодок была прекращена, возбудив сомнения в пригодности мин.

Постановка Великого северного заграждения, прерванная в конце марта 1918 г., возобновилась лишь в июне, когда отряд американских заградителей энергично принялся за дело и выставил большое минное поле на центральном участке. Английские заградители приступили к заграждению восточного участка.

Численность английских северных дозорных отрядов выросла до 76 судов, но они, гоняясь за проходившими северным путем подлодками, успеха не имели, вследствие неумелого использования гидрофонов и плохой связи между дозорными судами.

Битти со своей стороны был крайне разочарован, что свобода Большого флота оказалась стесненной ради такой сомнительной выгоды.

В то же время командующий дозорными отрядами непрерывно доносил о преждевременных взрывах американских мин.

Начальник отряда американских заградителей на это ответил, что преждевременные взрывы мин не повлияют на эффективность минного поля, так как выставлено 3 385 мин, а взорвалось лишь 150.

Предполагая, что нападения лодок на океанские конвои усилятся, Адмиралтейство решило перевести северный дозор от Лох-Суилли (Бункрана) к северному входу в Ирландское море и сократить масштаб минных постановок в Северном море. В результате такого решения утрачивался смысл глубоководных заграждений, так как именно корабли дозора должны были принудить подлодки уходить с поверхности на глубину и попадать на заграждения.

Однако, эти мероприятия Адмиралтейства не повлияли на темпы работы американских заградителей. Отряд этих заградителей, доведенный теперь до полного комплекта, работал регулярно, с удвоенной энергией.

В половине августа Великое северное заграждение уже тянулось между 59-й и 60-й параллелями, от Оркнейских островов до территориальных вод Норвегии, причем западный, и особенно

восточный участок, были значительно слабее центрального. С переходом дозорного отряда в Лох-Суилли отсутствие каких-либо дозорных кораблей на восточном участке заграждения значительно его ослабляло.

Предполагая, что германские подлодки обходят заграждение, следуя норвежскими территориальными водами, Англия потребовала от норвежского правительства минирования своих территориальных вод. В сентябре под давлением союзников Норвегия вынуждена была выполнить это требование.

Великое северное заграждение состояло из 24 линий мин, поставленных на различных глубинах (до 80 *м*). Американцами было поставлено 56 571 мина, англичанами — только 13 546. Постановка мин заняла 5 месяцев (июнь — октябрь) и потребовала огромных средств и усилий. Но... результаты действия этого заграждения не оправдали ожидания. Германские лодки проходили заграждение под «музыку взрывов», и потери за все время не превысили 4—6 лодок.

19. ЗЕЕБРЮГГСКАЯ ОПЕРАЦИЯ 22—23 АПРЕЛЯ 1918 г.

Роль и значение германских баз подлодок и миноносцев на бельгийском побережье достаточно выяснились в течение войны. Расположенные в непосредственной близости к Каналу и устью Темзы, они были буквально бельмом на глазу для англичан. И немудрено, что с начала войны делались многочисленные попытки их захвата и уничтожения и с суши, и с моря, и с воздуха.

Со своей стороны, немцы систематически укрепляли Фландрское побережье всякого рода оборонительными сооружениями, вплоть до установки самых мощных береговых батарей с 38-*см* орудиями и применения передвижной артиллерии.

Все предшествующие годы войны представляли собой систематическое и ожесточенное состязание судовой и береговой артиллерии, в котором победа осталась за береговой артиллерией, так как немцы неизменно шли впереди англичан в применении более мощной артиллерии.

Со стороны англичан в этой борьбе нашли применение мониторы, постепенно увеличивавшие калибр своей артиллерии с 9,2 до 15 дюймов.

В то время как 15-дюймовые пушки английских мониторов типа *Эребус* стреляли на дистанцию 200 каб., дальность выстрела германских 15-дюймовых орудий береговой батареи *Поммерн* достигала 250 каб.

На протяжении 60 *км* бельгийского побережья немцы установили 56 батарей крупной, средней и зенитной артиллерии со 136 орудиями от 6- до 15-дюймового калибра.

С началом неограниченной подводной войны начали учащаться и воздушные налеты. В течение февраля 1917 г. на Брюгге было произведено до 15 ночных воздушных налетов. В течение лета 1917 г. число их возросло до 100, из которых половина была произведена на базы подлодок.

В зимний период 1917/18 г. число налетов, хотя и уменьшилось, но все же на Брюгге — главную базу фландрских подлодок — было сброшено до 2 тыс. бомб [1].

Для обеспечения стоянки подлодок в Брюгге от воздушной угрозы немцы соорудили грандиозные бетонные прикрытия для подлодок и рассредоточили мастерские.

После ухода адмирала Джеллико новый состав Адмиралтейства еще в начале 1918 г. решил применить более радикальную меру против столь беспокоившего их немецкого «осиного гнезда», а именно — закупорить выходы подлодок из Зеебрюгге и Остенде путем затопления брандеров. В начале апреля все приготовления к этому были закончены.

Операция состоялась в ночь на 23 апреля.

Несмотря на тщательно продуманную подготовку, огромные силы [2], в состав которых входили мониторы, крейсера, эсминцы, торпедные катера, воздушные силы, несмотря на проявленное мужество и настойчивость, закупорка выходов из фландрских баз не была вполне достигнута.

Несмотря на то, что весь английский отряд подошел к месту операции никем не замеченный, немцы отбили атаку одной лишь артиллерией.

Один из трех брандеров, предназначенных для закупорки Зеебрюгге, затонул, пройдя мол, но не дойдя до входа в канал; два других были потоплены между дамбами канала, не закрыв собой вполне выхода.

Два брандера, предназначенные для закупорки Остенде, сели на мель в стороне от входа и были уничтожены огнем береговых батарей.

Командующий Фландрской морской дивизией донес в Берлин, что канал закрыт не совсем, и миноносцы уже пользовались свободным проходом, оставленным брандерами. «Английское нападение не окажет влияния на ведение подводной войны», добавил в заключение германский адмирал.

Хотя 23 апреля все германские подлодки предупреждались, что вход в Зеебрюгге закрыт и возвращаться следует в Остенде, но уже 25 апреля *UB-76* вышла из Зеебрюгге, а на следующий день лодки входили и выходили из обеих баз.

---

[1] Б. Старко, „Береговая оборона Фландрии в войну 1914—1918 гг." (сокращенный перевод с шведского), Морской Сб. № 12, 1923 г., Якимычев, „Угроза базам флота по опыту войны 1914—1918 гг.", Морской Сб., № 3, 1932 г.

[2] В операции участвовало 165 кораблей различных классов. Для дымовых завес понадобилось 82 *т* хлоро-сульфоновой кислоты.

Вторичная попытка закупорить Остенде, состоявшаяся 10 мая, также окончилась неудачно. Назначенный для закупорки брандер потерпел аварию, а крейсер *Виндиктив,* участвовавший в операции против Зеебрюгге, попав под обстрел германских батарей, притиснулся к мели и затонул, оставив фарватер свободным.

Насколько мало повлияли эти операции на выход подлодок, показывают следующие цифры, приводимые Ньюболтом.

«До операции из фландрских баз ежедневно выходили или возвращались 2 лодки. В течение недели после операции эта цифра осталась без перемен, что видно из того, что с 24 по 30 апреля вышло в море и вернулось в базы 11 фландрских лодок.

В мае состоялось 56 выходов и возвращений лодок; следовательно, средняя цифра за пять недель после операции не изменилась.

В июне, вследствие повреждения шлюзов в Зеебрюгге, в результате английской бомбардировки, вышли и возвратились только 33 лодки.

В июле, когда шлюзы были исправлены и когда прорыли проход в обход затопленных брандеров, число выходов и возвращений подлодок не превысило 44, т. е. было значительно меньше, чем в апреле и мае».

Причиной последнего было то, что германское высшее морское командование в июне отозвало часть фландрских флотилий в Германию, считая, что опасность прохода Дуврским проливом требует сокращения подводных операций в Канале и перенесения их к восточному побережью Англии.

Но была и еще причина, которая делала фландрские базы все менее пригодными, — это угроза с воздуха. Выгоды близости этих баз к неприятельскому побережью, благодаря широкому применению союзниками воздушных сил, превратились в свою противоположность. Непрерывно следовавшие в 1918 г. один за другим воздушные налеты на базы подлодок показывали недостаточность средств противовоздушной обороны.

За 5 месяцев в 1918 г. на каждую из баз (Брюгге, Зеебрюгге и Остенде) было сброшено свыше 2 тыс. бомб и на подлодки во время хода более 1 тыс. бомб.

Бетонные прикрытия баз не выдерживали тяжелых бомб.

20. ПЕРЕВОЗКА АМЕРИКАНСКИХ ВОЙСК И НЕУДАЧИ ГЕРМАНСКИХ ПОДЛОДОК В БОРЬБЕ С КОНВОЯМИ

В мае 1918 г. американские войска непрерывным потоком направлялись в Европу.

В мае было перевезено на Западный фронт из Америки свыше 247 тыс. чел. К концу мая во Франции под ружьем находилось 700 тыс. американских солдат. Они не могли еще оказывать немедленную помощь на фронте, но, собираясь в тылу, образо-

вывали огромный резерв и тем содействовали остановке третьего наступления германской армии, с 27 по 31 мая, на Шато-Тьерри и четвертого наступления, с 9 по 11 июня, на Компьен.

Несмотря на постоянное присутствие подлодок на подходах к западным портам Англии и Франции, движение воинских транспортов и пароходов с боевыми грузами, благодаря организованной системе конвоев, протекало успешно.

С 10 по 17 мая лодки потопили 5 пароходов, из которых 3 шло в составе конвоев, но за эти 7 дней 183 парохода, шедшие в составе конвоев, пришли в английские порты, а 110 вышли оттуда, благополучно миновав опасную зону.

Наибольшее количество лодок находилось на позициях в дни с 17 по 25 мая.

Боевая деятельность подлодок между 10 и 25 мая являлась планомерной операцией, направленной против системы конвоев. До сего времени лодки нападали, главным образом, в Ирландском море и Канале на пароходы, уже вышедшие из состава конвоев или только что отделяющиеся от них.

Сосредоточение же большого количества лодок в это время имело целью нанести удар всей системе конвоев, обеспечивающих доставку союзникам огромного стратегического резерва. Но эта попытка не дала желательных результатов. Благодаря организации центрального управления движением конвоев, последние оказывались «неуловимыми».

8 января 1918 г. Германия объявила зоной подводной блокады Дакар и острова Зеленого мыса, включая и остров Мадеру.

На торговых путях восточной Атлантики с января действовало 3 подводных лодки: *U-156* в районах Канарских островов, *U-157* у островов Зеленого мыса и западных берегов Африки, *U-155* оперировала к западу от Гибралтара между 15-м и 20-м меридианами. Несмотря на продолжительное крейсерство этих лодок, количество потопленного ими тоннажа было невелико в сравнении с тоннажем, потопленным лодками, оперировавшими на прибрежных путях и в тесных водах.

В начале неограниченной подводной войны германские подлодки топили в среднем по 700 *т* в сутки каждая. В сентябре 1917 г., после введения регулярных конвоев, количество потопленного тоннажа упало до 300 *т*, а в мае — июне 1918 г. — до 275 *т*, хотя число действующих подлодок в море не уменьшилось, а несколько увеличилось, так как число ежемесячно вступавших в строй подлодок пока еще превышало ежемесячные их потери.

Постепенное, но явное уменьшение потерь в тоннаже свидетельствовало о том, что союзники преодолевают кризис тоннажа. Теперь, когда почти весь торговый флот нейтральных стран путем экономического давления был частью отобран, частью зафрахтован союзниками, когда Америка развернула в огромном

масштабе судостроение, количество наличного мирового тоннажа приобрело решающее значение.

Поступление торгового тоннажа начало превышать его потери.

Голландия, Испания не получали съестных припасов, иначе как при условии обеспечения перевозок своим тоннажем. 100 тыс. *т*, остававшиеся до этого неиспользованными, были реквизированы и пущены в обращение. Таким же образом пущены в оборот 685 тыс. *т* голландских судов, из которых 350 тыс. *т* остались под контролем союзников. Швеция, предоставившая под контроль союзников в январе 100 тыс. *т*, в мае уступила 400 тыс. *т*. Наконец, Дания в сентябре уступает 450 тыс. *т*

Вступив в войну, США развернули большую организационную работу по подготовке транспорта. Все интернированные в американских портах германские пароходы были обращены в войсковые транспорты. Кроме того, суда американского и английского торгового флотов пополнили недостающий тоннаж для воинских перевозок. Когда началось наступление германских армий на западном фронте в марте 1917 г., США и Англия стали собирать со всех концов света транспорты, пригодные для перевозки войск. США отозвали все пригодные суда из Атлантического и Тихого океанов. Англия сняла суда с южно-американских, австралийских и восточных путей; Франция в марте 1918 г. реквизировала весь свой торговый флот.

США обеспечили транспорт для 46% всех американских войск, перевезенных в Европу, Англия — для 51%, а для остальных — Франция и Италия.

В июне, июле и августе 1981 г. перевозка войск была наиболее интенсивной; ежемесячно перевозилось около 300 тыс. чел.

Из Америки в Европу были два широких пути:

1) северный,—при подходе к Англии огибавший Ирландию с юга и с севера, по которому преимущественно шло движение транспортов с грузами;

2) южный,—ведший к французским портам: Бресту, Лориану, С.-Назеру и Бордо, по которому, главным образом, шло движение войсковых транспортов.

Северный путь был значительно уже южного, ближе к германским базам и гуще насыщен объектами для нападения. На этом пути грузовое движение было гораздо интенсивнее, чем войсковое.

Брест сделался главным центром деятельности американского флота по перевозке и снабжению армии ремонтными средствами.

В июне германские подлодки появились и у берегов Америки, таким образом, оба конца атлантических путей воинских перевозок оказались под угрозой подводной опасности.

По словам Грооса[1], «...появление германских линейных и легких крейсеров в Атлантике потрясло бы всю транспортную

[1] Гроос, „Учение о морской войне в свете опыта мировой войны".

систему и могло создать серьезную помеху перевозке...; если бы германский флот мог располагать базой в Атлантике или захватить французские порты на западном берегу, то едва ли эта перевозка могла бы быть выполнена».

В половине июля немцы повели последнее, окончательное наступление на западном фронте и вторично после 1914 г. перешли Марну.

Но замыслы Людендорфа — нанести удар на севере, чтобы окончательно сбросить английскую армию в море и овладеть северным побережьем Франции, — не могли уже осуществиться, вследствие полного истощения резервов, материального и численного превосходства союзников. К началу июля было перевезено уже 1 022 тыс. американских войск.

18 июля Антанта перешла в наступление, и рейхстаг узнал о беспрепятственной переброске во Францию миллионной американской армии.

Для предотвращения возможности нападения на транспорты германских линейных крейсеров американский морской департамент послал в Биргавен 3 наиболее мощных дредноута (*Невада, Оклохома* и *Ута*).

Почему германские подлодки не помешали перевозке американской армии? Потому что:

1) количество подлодок было недостаточно для распределения его по двум несомненно важным объектам: торговое судоходство и движение войсковых транспортов;

2) пути войсковых транспортов были удалены от баз германских подлодок, вынужденных теперь проходить Каттегат и огибать Англию с севера;

3) для перевозки войск были выбраны наиболее быстроходные суда;

4) охрана конвоируемых войсковых транспортов была гораздо более надежна; войсковые конвои в 4—5 пароходов охранялись 10—12 миноносцами, на каждый войсковой транспорт приходилось в три раза более охранных судов, чем на трузовые конвои в составе 20 пароходов;

5) и, главным образом, потому, что основной целью германской подводной войны было уничтожение тоннажа, ибо только этим немцы рассчитывали «поставить Англию на колени».

В первое время они действовали последовательно, не обращая внимания на движение американских войск, тем более, что и переброски их были сравнительно невелики [1].

Но когда выяснились размеры американской экспедиционной армии, немцы, под давлением общественного мнения, изменили свою стратегию и решили отделить часть лодок, направив их на южный путь. Результат этого был не в пользу немцев. В августе

[1] За 2-ю половину 1917 г. было переброшено всего 193 тыс. чел., а за 1918 г. — 1 895 тыс. человек.

1918 г. им удалось потопить около 280 тыс. *т*, тогда как перевозка 2-миллионной американской армии сопровождалась потерей всего лишь 2 транспортов и гибелью 738 чел. [1], что свидетельствовало об успехе противолодочной охраны, которую союзники применили к войсковым транспортам в океане.

В мае 1917 г. общее число океанских конвоев равнялось 28, в июле оно возросло до 266 и в сентябре достигло 1 075. Между тем общее количество подлодок, находившихся в море, в среднем было около 65 каждый месяц. В июле 1918 г., в самый разгар перевозки американских войск и боевых грузов [2], число океанских конвоев достигло наивысшей цифры — 1 295.

Американские конвои обычно собирались в какой-нибудь глухой бухте американского побережья.

Капитаны пароходов все указания получали от командующего конвоем, который находился на одном из судов, входящем в состав конвоя, и имел постоянную связь с «конвойной секцией» в Лондоне.

Отряд конвоев охранялся на пути крейсером или старым линкором, иногда дредноутного типа. Конвой в составе 20—30 торговых судов, ведомых капитанами, не привыкшими плавать совместно в строю, на пути непрерывно практиковался в маневрировании, сигнализации, плавании без огней и зигзагировании.

Впоследствии в конвой стали соединять суда с одинаковой приблизительно скоростью, появилось разделение на быстроходные и тихоходные конвои.

При выходе из порта, в 100 милях от берега, командующий конвоем вскрывал специальный пакет, в котором находилась инструкция «конвойной комнаты» в Лондоне, указывающая рандеву и место, где конвой будет принят миноносной охраной.

Однако, это указание и рандеву были условны. В случае присутствия подлодки в указанном районе, дальнейшее управление движением конвоя велось по радиотелеграфу.

Подходя к берегам, суда конвоя расходились по портам своего назначения. Для пароходов это был самый опасный момент, так как только некоторые суда с наиболее ценными грузами сопровождались охраной до самого порта. Остальные должны были итти прибрежными, более или менее охраняемыми путями, без непосредственной защиты.

Постепенно большая часть конвоев стала сопровождаться под охраной непосредственно до портов назначения.

Выше уже упоминалось, как отразилось введение конвоев на методах ведения операций подлодками. Если в апреле 1917 г. огромное число потопленных пароходов было атаковано в океане, вдали от берегов (примерно, на 300 миль к западу и югу от бере-

[1] Пароход *Юстиция* потоплен 19 июня 1918 г. и пароход *Отрантс*— в октябре 1918 г.

[2] Ньюболт, „Операции английского флота", т. V, приложение Д.

гов Ирландии), то через год, в апреле 1918 г., все места гибели судов находились у самых берегов, и число потопленных судов значительно уменьшилось.

Управление движением всего мирового торгового тоннажа производилось из Лондона из «конвойной комнаты» Адмиралтейства. В ней во всю стену висела огромная карта Атлантического океана, на которой ежедневно обозначались места конвоев и предполагаемые места германских подлодок. За лодками успешно следил осведомительный отдел, имевший в этом деле большой опыт и специальные разведочные навыки.

Выслеживанию подлодок содействовали донесения торговых судов при обнаружении ими подлодок, а также и частые злоупотребления подлодок в разговорах по радио, выдававших их присутствие.

Из сопоставления всех донесений, наблюдений дозоров и радиопеленгаторных станций «конвойная комната» всегда была настолько точно осведомлена о местопребывании германских лодок, что, отмечая на стенной карте направление конвоя в опасный район, она всегда могла своевременно предупредить конвой по радио и указать ему курсы, ведущие в обход подлодки.

21. ИСТРЕБИТЕЛИ ПОДЛОДОК

30 июня 1918 г. в Плимуте сосредоточились 2 флотилии американских истребителей подлодок (Subchasers). Они имели задачей — защищать западную часть Канала, ставшую в это время наиболее опасной. Одновременно с этим начала свою деятельность флотилия из 36 таких же истребителей, прибывших в Корфу.

Это были построенные американцами специально для борьбы с подлодками моторные катера, снабженные слуховыми аппаратами, изобретенными в Америке, и противолодочными глубинными бомбами, идея которых впервые зародилась в английском флоте.

Эти небольшие деревянные суда, длиной в 100 фут. и водоизмещением 60 *т*, были построены в США в количестве 400 шт. в течение 18 месяцев. 170 шт. из них были использованы в европейских водах и оказались одним из наиболее действительных средств для уничтожения подлодок.

Истребители подлодок явились на сцену как раз в момент острой нужды в активных средствах противолодочной борьбы, так как все эсминцы были заняты в конвоях.

Эти маленькие суда совершили океанский переход из Америки в Европу в сопровождении корабля, снабжавшего их горючим, и с неопытными командами из студентов, получивших кратковременную практику перед походом.

Такие же истребители в 80 фут. длиной, заказанные в Америке Англией и Францией, были доставлены в Европу в виде груза. Спрос на них со стороны союзников был велик, и вопрос

об их распределении был отнесен к компетенции Союзного военно-морского совета. Из этих истребителей были сформированы охотничьи флотилии, базировавшиеся на Плимут, Куинстаун, Брест, Гибралтар и Корфу.

Американские слуховые аппараты типа *К*, установленные на истребителях, обнаруживали большие суда на ходу за 20 миль, подлодки на ходу за 15—20 миль и взрыв мины за 40—50 миль.

Постепенно приобретались навыки и в распознавании звуков от движения конвоя, работы винта миноносца, движения подлодки и даже покачивания на дне моря затонувшего судна. Первое время плывущую стаю дельфинов принимали за работу винта подлодки, потом научились отличать эти звуки, как и звуки плывущего невдалеке кита.

Слуховые аппараты не только обнаруживали звук или шум, но и определяли направление на его источники.

Группа из 3 истребителей, заслушав подлодку, пеленговала ее, флагманский истребитель получал в пересечении пеленгов место подлодки, после чего начиналась «охота» за ней, выслеживание, преследование и забрасывание ее глубинными бомбами.

22. УЧАСТИЕ США В ПРОТИВОЛОДОЧНОЙ БОРЬБЕ

Помощь США союзникам в борьбе с подлодками возрастала прогрессивно до конца войны.

Не считая морских судов, оставленных США в Западной Атлантике для наблюдения и эскорта конвоев у американского побережья, для борьбы с подлодками ею были выделены следующие силы:

в Скапа-Флау — 6-я боевая эскадра из 5 дредноутов;

в Куинстауне — 24 эсминца и 5 вспомогательных судов;

в Бресте — 33 эсминца, 14 буксиров, 16 яхт, 4 плавучих мастерских;

в Плимуте — 41 моторный катер и 2 эсминца;

в Бирхавене — 6 подлодок;

в Корфу — 36 моторных катеров;

у Азорских островов — 4 подлодки, 1 монитор, 1 канлодка и 2 яхты;

в Гибралтаре — 2 сторожевых судна, 5 эсминцев, 5 канонерских лодок и 10 яхт.

К этому списку надо добавить: 10 минных заградителей, предназначенных для постановки Великого северного заграждения, 73 угольщика и 4 воинских транспорта, а также 30 воздушных станций с 435 гидроаппаратами, 4 дирижабля и 46 привязных шаров [1].

[1] A. Laurens, „Précis d'histoire de la guerre navale 1914—1918", стр. 227.

В ноябре 1918 г. в противолодочной борьбе принимали участие 374 американских судна. В числе их было 9 линкоров, 3 крейсера, 70 эсминцев и многочисленные моторные катера (истребители подлодок), с личным составом в 5 тыс. офицеров и 70 тыс. чел. команды — численность, превышавшая весь состав американского флота до войны. Эти силы базировались на 45 баз и действовали на всех театрах морской войны.

Огромная помощь была оказана США в деле восстановления потопленного тоннажа. Число морских верфей возросло с 61 в августе 1917 г. до 203 в августе 1918 г. За этот год верфи дали 327 судов общей вместимостью 2 млн. *т*, причем эта цифра охватывала только суда, имеющие водоизмещение свыше 2 500 *т*.

Объединению усилий союзников в противолодочной борьбе способствовало учреждение в конце 1917 г. Союзного высшего морского совета.

Благодаря ему, явилась возможность собрать и проверить рассеянные и неясные идеи о ведении морской войны и установить доктрину, в соответствии с новыми условиями войны на море и теми средствами, которыми получили возможность располагать союзники со вступлением в войну США.

Участие американских делегатов в этом совете имело огромное значение в отношении подъема духа союзников. На всех совещаниях американские делегаты в своих выступлениях всегда толкали англичан к действиям наиболее широким и энергичным. Как ни широки были английские планы, американские концепции были еще грандиознее, и их осуществление следовало немедленно.

23. КОНВОИ В СРЕДИЗЕМНОМ МОРЕ

Система охраны торгового судоходства, установленная в Средиземном море и состоявшая из установления патрулируемых путей, переменных, рассеянных путей без охраны и прибрежных путей, не оправдала себя.

Конференция союзных адмиралов в Корфу 1 мая решительно отвергла все способы косвенной охраны, которые оказались непригодными, и признала единственно действительной систему конвоев, невзирая на трудности ее осуществления.

Для обеспечения единства и правильного распределения эскортирующих судов, на Мальте было создано Главное управление морскими путями в Средиземном море под руководством английского адмирала. Здесь сразу пришлось столкнуться с недостатком средств, так как все легкие силы поглощались конвоями.

Помимо внутренних конвоев в Средиземном море Адмиралтейством были установлены еще «транзитные» или «сквозные» конвои; первый из них, как выше упоминалось, вышел 3 октября 1917 г. и у Александрии потерял 2 парохода.

В ноябре в составе конвоев прошло только 40% всего тоннажа, а потопление подлодками торговых пароходов и военных судов продолжалось непрерывно.

В период катастрофического отступления итальянских армий, в конце октября, германские подлодки устремили свою деятельность на морские сообщения Италии. У Сирийских берегов 11 ноября подлодка *UC-38* взорвала монитор *М-15* и английский миноносец *Стаунч*.

24. ПРОТИВОЛОДОЧНАЯ БОРЬБА В ОТРАНТСКОМ ПРОЛИВЕ

Непосредственная борьба с подлодками сосредоточилась в Отрантском проливе. Действовавшая здесь система подвижной преграды ни в коей мере не служила препятствием для прохода подлодок, а, наоборот, сама являлась объектом для нападения противника. Так, 15 мая ночным набегом 3 австрийских легких крейсеров был уничтожен один миноносец, потоплено 14 дрифтеров и поврежден десяток разных судов. При этом подлодкой *UC-25* был подорван английский крейсер *Дартмут*.

В ноябре первые попытки установить в Отрантском проливе постоянные заграждения были безуспешны. Бон с сетями длиною в 2,5 мили оказался поломанным, и сети порваны и перепутаны. В них попала подлодка *U-47*, но, сумев освободиться, вернулась в Каттаро.

В 1917 г. германские подлодки 367 раз входили и выходили из Адриатики, причем на них было произведено 12 атак, при которых была потоплена лишь одна лодка *UC-24*.

Первые месяцы 1918 г. в Средиземном море ознаменовались усиленной деятельностью германских подлодок. В январе между Гибралтаром и Генуей было установлено движение конвоев, первый опыт которых закончился катастрофически: из 6 пароходов лишь 2 благополучно добрались до Марселя.

Существующее Отрантское заграждение не давало нужного эффекта.

Союзный морской совет решил, что Отрантская преграда должна быть комбинацией английского и итальянского проектов и должна заключаться в следующем: небольшое минное заграждение ставится у м. Отранто; между ним и о. Фано протягивается постоянная сеть глубиной в 50 *м*, погруженная на 10 *м* от поверхности; проходящие под этой сеткой лодки должны натыкаться на линию дрифтеров, буксирующих мины (схема 13).

На основании этого решения сеть была сделана и в течение апреля — сентября 1918 г. была установлена.

Подвижная преграда состояла из 7 линий дрифтеров и траулеров с гидрофонами, эшелонированных с юга на север и прикрываемых с севера постоянным дозором миноносцев и дозором подлодок у баз противника.

Схема 12. Отрантский барраж

Воздушные силы, расположенные в Отранто и Корфу, привязные шары на судах, наблюдательные пункты и подслушивающие станции на берегу имели назначением обнаруживать подлодки и наводить на них охотничьи флотилии.

Подвижная преграда простиралась на 150 миль.

К 15 апреля были спешно собраны суда Отрантского подвижного заграждения и заняли свои диспозиции, а через неделю австрийские миноносцы уже произвели нападение на дозор отрантского барража.

С началом наступления германских армий на западном фронте, в Средиземном море началась войсковая перевозка 2 дивизий. Первый эшелон вышел из Александрии в начале апреля, а 11 апреля один из двух транспортов этой дивизии был взорван германской подлодкой.

Между тем потери тоннажа не уменьшались. В мае были потоплены английский эсминец, входивший в состав подвижного заграждения, и 4 войсковых транспорта. За апрель и май лодки прошли заграждение свыше 50 раз, но атаковать их удалось только 14 раз, и только одна лодка *UB-52* была потоплена у Каттаро английской подлодкой *H-4*.

К половине мая состав Отрантского подвижного заграждения состоял из 220 судов [1].

В мае потери тоннажа достигли максимальных размеров — 173 тыс. *т*.

Отсюда можно сделать вывод, что заграждение не представляло никакой опасности для подлодок. В августе в Отрантском проливе была уничтожена единственная лодка *UB-53*.

Между тем число конвоируемых путей было увеличено до 18, и это немедленно сказалось на уменьшении потерь тоннажа — в июне было потоплено только 78 тыс. *т*.

Постановка сетевого заграждения в Отрантском проливе закончилась в сентябре. В это же время на морской конференции в Париже был одобрен американский проект глубоководного заграждения, которое до конца войны не было поставлено.

25. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ПОДЛОДОК И ИХ МЕТОДЫ АТАК КОНВОЕВ

В 1918 г. распределение лодок по театрам было, примерно, таково: около 35 лодок действовали в Атлантическом океане в Ламанше и около 20 лодок — в Средиземном море. Причем больших лодок типа *U* действовало ежемесячно в среднем от 30 до 36,

[1] К половине июля он дошел до 292 судов, в числе которых было 27 эсминцев, 12 подлодок, 36 американских истребителей подлодок; 40 моторных катеров, 52 траулера (часть с гидрофонами) и 107 дрифтеров.

UB — от 17 до 32, *UC* — от 4 до 9. Продолжительность крейсерства больших лодок типа *U* была около 30 суток, *UB* и *UC* — вдвое меньше.

Характерной особенностью атак подлодок этого периода становится сосредоточение действий групп подлодок в одном и том же районе. В Средиземном море в составе таких групп насчитывалось до 5 лодок, действующих на ограниченном пространстве и имеющих между собой связь.

В последнее время конвои сопровождались воздушной разведкой; иногда впереди них шли суда с привязными аэростатами, которые обнаруживали лодки и заставляли их погружаться еще до появления конвоя. Вокруг конвоя шли рыболовные суда и специальные истребители подлодок со всеми современными противолодочными средствами. Для уменьшения опасности от подлодок конвои вытягивались больше в ширину, чем в длину. Иногда позади конвоя можно было заметить один якобы отбившийся или отставший транспорт, в действительности — судно-ловушку.

Таким образом, при наличии охраны, а зачастую и дирижабля, одной германской подлодке было трудно добираться до своей добычи, особенно при зигзагообразных курсах судов и сбрасывании бомб.

Если лодка оказывалась прямо по курсу конвоя, она могла сравнительно легко попасть в самую гущу транспортов; но зато ей грозила опасность таранного удара при обнаружении ее перископа, и, кроме того, она лишалась возможности стрелять по направлению своих торпедных аппаратов, т. е. по носу или корме, а вынуждена была стрелять под каким-нибудь углом.

Более простой по выполнению была атака наружной линии транспортов, но в этом случае лодке приходилось нырять под цепь охранных судов.

В ночное время конвойная система не могла полностью обеспечить суда от атак подлодок, и последние имели сравнительно большие шансы на успех; поэтому лодки иногда днем, выследив конвой, шли за ним и ночью производили атаку.

Классическим примером атаки на конвой с сильной охраной может служить потопление транспорта *Юстиция* у северного побережья Ирландии 19—20 июля подлодками *UB-64* и *U-54*.

Пример этот характерен как трудностью самой атаки сильно охраняемого конвоя, так и искусством и настойчивостью командиров лодок. *UB-64* трижды производила атаку, сделав 4 выстрела, с 350, 2 тыс. и 900 *м*, причем все торпеды попали, а лодка каждый раз была осыпаема глубинными бомбами, причинившими ей в конце концов повреждение нефтяных цистерн. Тогда командир *UB-64* вызвал по радио соседние лодки, и на следующее утро *Юстиция* была атакована лодкой *U-54*, которая, пройдя под охраной на глубине 16 *м* и в свою очередь осыпаемая глубинными бомбами, потопила транспорт двумя торпедами.

Итак, понадобилось 6 торпед, чтобы утопить этот недавно построенный гигантский пароход. Это объясняется тем, что торпеды (старого образца) были очень низкого качества.

Другим положительным примером действий лодок против конвоев могут служить операции *UB-48* в Средиземном море 26 апреля 1918 г.

UB-48 удачно атаковала конвой из 4 пароходов. При этом 1 пароход был ею потоплен и 1 подорван. Преследуя остальные 2 парохода, *UB-48* потопила еще 1 и вернулась, чтобы потопить подорванный.

Узнав, что этот пароход уведен охранными судами в Карло-Форте (на юго-западном побережье Сардинии) и что там находится торпедированный 2 недели тому назад войсковой транспорт *Кингстэниан,* лодка, следуя за двумя вооруженными пароходами, вошла в бухту под водой.

Взорвав торпедой *Кингстэниан,* лодка открыла огонь по другим судам и по батарее на молу, потопила еще один буксир и зажгла другой, после чего была атакована торпедным катером. Держа катер под заградительным огнем, лодка под градом снарядов с батареи сумела во-время погрузиться и уйти под водой [1].

Условия ведения подводной войны в 1918 г. были наиболее тяжелыми, вследствие широкого развития противолодочных средств, пониженного качества ремонта и снабжения лодок и огромного напряжения личного состава, имевшего сокращенный отдых.

Для обеспечения лодкам более или менее безопасных выходов привлекался фактически весь надводный флот, начиная с тральщиков, прокладывавших фарватеры среди минных полей, эсминцев и крейсеров, конвоирующих лодки, и кончая линкорами для поддержки конвоирующих судов.

При благоприятной погоде производилось одновременное тралением многочисленных фарватеров в Северном море, требовавшее наличия буквально всех сил [2].

В этих операциях потери в миноносцах и тральщиках были весьма существенны.

26. ПОТЕРИ И СТРОИТЕЛЬСТВО ПОДЛОДОК

Средняя ежемесячная потеря пяти лодок в 1917 г. повысилась в 1918 г. до 8 лодок, достигнув максимума в мае — 11. Обе Фландрские флотилии после заграждения англичанами Дуврского пролива в начале 1918 г. несли, примерно, половину всех потерь.

В 1917 г. пополнение подлодок покрывало потери, и даже с некоторым избытком. В феврале 1917 г. было заказано 9 подлодок типа *U* и 45 — типа *UB* в расчете на окончание войны через 6 месяцев. Однако, в июне, ввиду неоправдавшихся надежд, последовал заказ еще на 95 лодок. В предвидении более тяжелых вре-

[1] Михельсен, „Подводная война".
[2] Там же.

мен Шеер настоял, вопреки желанию морского министерства, на образовании Управления подводным плаванием, которое взяло на себя разрешение всех вопросов, бывших до того в ведении различных отделов министерства.

В результате совместной работы с промышленностью Управлению подводного плавания удалось разместить заказы первоначально в декабре 1917 г. на 100 лодок, а затем еще на 200. Но последний заказ уже опоздал, так как заводы из-за отсутствия рабочих не могли выполнить его. Потребности армии в квалифицированных рабочих и в пополнениях на фронт значительно возросли и, несмотря на настояния морского ведомства о высылке рабочих на заводы, высшее командование отказалось дать людей.

Несомненно Германия упустила время для начала неограниченной подводной войны еще в начале 1916 г., как она упустила время для планомерного и интенсивного строительства подлодок с начала 1917 г., когда было окончательно решено вести неограниченную подводную войну.

В течение 1918 г. равномерного роста в лодочном пополнении не было. В строй вступали подлодки, построенные в разное время по старым заказам. Расход подлодок, вследствие их гибели и передачи в учебный отряд, превышал их прирост.

С 1 января по 1 августа 1918 г. было уничтожено 50 подлодок, 10 потерпели тяжелые аварии, а 56 — только что вступили в строй.

Когда Шеер 11 августа вступил в должность командующего всеми морскими силами, он поставил себе задачей максимально расширить рамки подводной войны и разработал программу подводного судостроения, отвечавшую поставленной задаче. Переговоры с промышленностью выявили ее огромные возможности. Она была в состоянии поставлять по 16 лодок ежемесячно, а затем в недалеком будущем — по 20—30 в месяц.

Но это здание строилось на песке...

27. ЭВАКУАЦИЯ ФЛАНДРСКИХ БАЗ И ОТОЗВАНИЕ ПОДЛОДОК

Уже 29 сентября германское верховное командование, считая дальнейшую борьбу безнадежной, потребовало от правительства немедленных переговоров о перемирии. В этот же день, по приказу верховного командования, началась эвакуация Фландрии. Для лодок это обозначало потерю баз, особенно Брюгге, ценной не столько в оперативном отношении, сколько по своим великолепно оборудованным мастерским. Несмотря на планомерную эвакуацию, 4 неспособных к самостоятельному переходу подлодки и 5 миноносцев были взорваны. Остальные подлодки и 25 миноносцев, несмотря на высланные англичанами дозоры, гарвичские силы и выставленное у маяка Хаак заграждение, в ночь на 1 октября прошли в Германию.

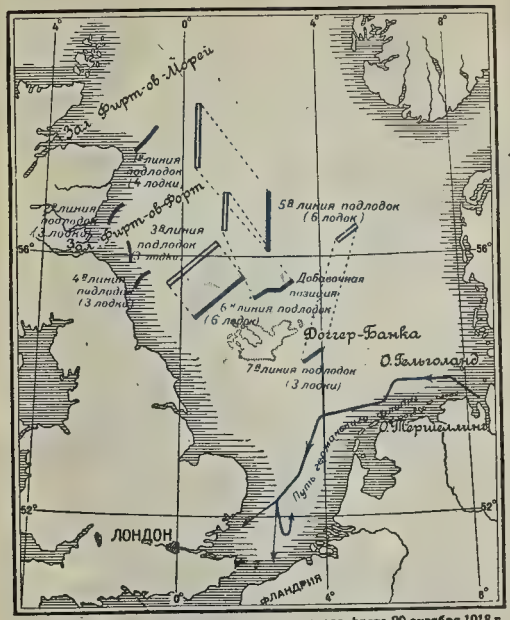

Схема 14. Несостоявшаяся операция германского флота 29 октября 1918 г.

5 октября германское правительство обратилось к Вильсону с просьбой немедленно заключить перемирие «на суше, на море и в воздухе».

15 октября, пока вырабатывались условия перемирия и обсуждались судьбы германского флота, союзники потребовали отозвания германских подлодок.

21 октября подлодки были отозваны, но Шеер приказал Хиппер готовиться к выходу с главными силами в море для операции в устье Темзы. Однако, английское адмиралтейство получило соответствующие сведения о скоплении германских лодок у Розайта. Радиопеленгаторные станции сообщили, что группа, в составе не менее 6 лодок, держится к востоку от Розайта, а вторая — к югу от них.

28. НЕСОСТОЯВШИЙСЯ ВЫХОД ГЕРМАНСКОГО ФЛОТА 29 ОКТЯБРЯ 1918 г. И ПОСЛЕДНЯЯ АТАКА ГЕРМАНСКОЙ ПОДЛОДКИ

Хотя оперативный план германского флота от 24 октября 1918 г. и не был выполнен, все же его основа в части, касающейся подлодок, являлась развитием метода совместных действий подлодок с флотом, примененного в 1916 г.

В этом плане намечался удар в направлении Канала по боевым силам противника и путям сообщений у Фландрского побережья и устья Темзы, с расчетом привлечь Большой флот на линию Хуфден — Гельголандская бухта. Можно было предполагать, что втянутая, таким образом, в бой часть неприятельских сил будет находиться в районе Тершеллинга.

Исходное положение английского флота было известно, курс его должен был определиться местонахождением германского флота.

Таким же образом определялся и обратный курс английского флота. На обоих путях должны были быть расположены 7 линий подлодок (схема 14). Расстояние между лодками — 10 миль. Некоторые линии подлодок во время возвращения германского флота должны были продвинуться ближе к неприятельским базам.

К этому времени в полной исправности было 28 подлодок. Подлодки, выходящие из ремонта, должны были располагаться на «добавочной» линии в промежутке между V и VI линиями.

Отступление от тех предписаний, которые давались перед операцией 19 августа 1916 г., состояло в следующем. Обращалось особое внимание на то, чтобы о замеченных неприятельских силах подлодки сообщали немедленно. Причиной этому послужило удачное использование подлодок для целей дальней разведки 19 августа 1916 г. и, кроме того, значительное сокращение числа действующих дирижаблей. Практически можно было рассчитывать на еже-

дневное использование только 3 дирижаблей, причем могло случиться, что для воздушной разведки пришлось бы ждать подходящей погоды, что в данном случае было недопустимо. Необходимость немедленного получения сведений о выходе неприятеля в море заставила некоторые линии подлодок (I—IV), несмотря на опыт Ютландского боя, расположить вблизи неприятельских баз.

Передача приказаний по радио о передвижении линий, в зависимости от развития операции, как это было 19 августа 1916 г., на этот раз не была предусмотрена. Отказ от передачи по радио приказаний диктовался, повидимому, стремлением, чтобы неприятель никоим образом не узнал о местонахождении подлодок.

В течение дня подлодки должны были находиться в подводном положении на перископной глубине.

Командующий подлодками по техническим соображениям должен был находиться не при Флоте открытого моря, а на вспомогательном судне *Ругия*, стоявшем в устье р. Эмс. Судовая станция, благодаря удачно выбранному месту, имела постоянно хорошую связь и была центром переговоров со всеми подлодками Северного моря [1].

Принимая во внимание направление движения германского флота, который нуждался в прикрытии только с одного, именно с северного, направления, для подлодок задача информации превалировала над задачей атаки.

Можно было рассчитывать, что подлодки, расположенные у неприятельских баз, не имея задачи атаковать неприятельский флот при выходе его, смогут выполнить задачу информации лучше, чем в Ютландском бою. Но все же возможность прохода неприятельского флота ночью через линию подлодок не устранялась.

Пребывание лодок днем в погруженном состоянии, хотя ограничивало их кругозор, но было совершенно необходимо, вследствие чрезвычайного развития воздушных поисков подлодок. В конце войны авиатранспорт *(Фюриус)* находился в составе Большого флота, и его самолеты регулярно наблюдали за морем. В этих условиях лодки легко могли быть обнаружены и загнаны на глубину.

Поэтому вопрос управляемых завес был уже не так прост. Его разрешение могло быть лишь при условии развития подводной связи и при условии действия лодок вблизи места боя.

Обстановка конца 1918 г. существенно изменилась по сравнению с 1916 г., главным образом, в отношении развития воздушных сил, которые, покрывая наблюдением обширные пространства, являлись весьма опасным врагом подлодок при надводном положении последних. Именно это и заставляло подлодки держаться днем под перископом; именно это и послужило толчком к развитию подводной

[1] Морской Сб., № 3, 1930 г. Перевод ст. Шпиндлера „Совместные действия подлодок с флотом".

связи, которая могла бы обеспечить более надежное управление подлодками.

Конечно, держаться днем под перископом, отказываться от радиосвязи и управления подлодками было невыгодно. Но так поступать вынуждала обстановка, которую Шеер не мог изменить и которая показывала, что методы 1916 г. в новых условиях уже непригодны и что с развитием воздушных сил, «эскадренных» подлодок и подводной связи надо переходить к другим методам совместных действий подлодок с флотом — именно к управлению лодками, находящимися в районах, близких к бою, о чем мечтал Зенкер [1] еще в 1914 г., что пытался безуспешно осуществить Джеллико в операции 19 августа 1916 г. и чему еще не настало время даже и в 1918 г.

Однако, октябрьский план Хиппера 1918 г. сделал шаг вперед в отношении использования большего числа лодок и эшелонирования завес в глубину.

Выбор операционного направления требовал обеспечения только с одной стороны.

Этот план, составленный Хиппером, был одобрен Шеером, и 28 октября флот собрался у Вильгельмсхафена. Лодки I линии были уже развернуты.

Вечером 29 октября было приказано разводить пары, но к моменту выхода Флота открытого моря на кораблях вспыхнуло революционное восстание германских матросов, и командование было вынуждено вернуть корабли в базы.

Одновременно (28 октября), вследствие катастрофического положения Австрии, германские лодки покидали австрийские базы Пола и Каттаро.

Австрийская монархия разваливалась, как и ее армия. Австрийский флот, как таковой, уже не существовал и перешел под власть Национального собрания Югославии, объявившей свою независимость.

При оставлении австрийских баз немцы взорвали 10 своих лодок, неспособных к самостоятельному переходу.

Британские дозорные отряды последний раз пытались перехватить возвращающиеся подлодки в Отрантском проливе и у Гибралтара, где подвижное заграждение состояло из 5 линий сторожевых судов, с восточной стороны которых постоянно дежурило 3 судна с привязными аэростатами и 2 подлодки под перископом. 4 ноября военные действия против средиземноморских государств прекратились.

Операции против Германии продолжались еще неделю.

6 ноября состав гибралтарских отрядов пополнился 11 американскими истребителями подлодок, и 8 ноября 2 торпедных катера потопили в проливе немецкую лодку *U-34*.

---

[1] Начальник Оперативного отдела германского морского генерального штаба.

Однако, последний удар остался все-таки за германской подлодкой *UB-50*, потопившей 9 ноября английский линейный корабль *Британия*, шедший под охраной 2 миноносцев по западную сторону гибралтарского заграждения, у мыса Трафальгар.

Британия явилась последней жертвой из состава английского флота. Корабль погиб в зоне, охранявшейся особенно тщательно, и притом в такой зоне, которая из всех районов открытого моря должна была представлять гораздо большую опасность для неприятельских подлодок, чем для кораблей союзников.

11 ноября было заключено перемирие.

29. РЕВОЛЮЦИОННЫЕ ВЫСТУПЛЕНИЯ В ГЕРМАНСКОМ ФЛОТЕ

Революция в России и вступление США в войну в начале 1917 г. имели величайшее влияние на дальнейший ход событий.

И если вступление США в войну имело следствием огромное увеличение орудий империалистической войны, применение блокады в неслыханных формах, подавление всех нейтральных стран, голод населения центральных держав, то русская революция пробудила в народных массах сознательность, жажду мира и протест пролетариата против войны, ложившейся всей тяжестью на плечи народных масс.

Уже в 1916 г. под влиянием тяжелых потерь и усиления блокады появились признаки разложения тыла центральных держав и усиливающейся классовой борьбы.

Лозунги русской революции нашли свое отражение в растущем недовольстве масс. Протест против войны с наибольшей силой проявился в революционном выступлении матросов на линкоре *Принц-регент Люитпольд* и других линейных кораблях германского флота.

Следствием Октябрьской революции был мощный революционный подъем народных масс в Германии и Австрии. Общее восстание подготовлялось одновременно во флотах обеих империй, но оно было раскрыто и подавлено, проявившись в Германии (в Киле и Вильгельмсхафене) на одном из миноносцев во флотилии подлодок и Австрии, в Каттаро, где адмирал и его штаб трое суток были пленниками восставших матросов на *Св. Георгии*.

В августе 1918 г. команды матросов, отказавшись итти на подлодки, захватили 4 миноносца и пытались уйти в Норвегию, но, настигнутые германскими крейсерами, они были потоплены огнем артиллерии.

В сентябре матросы австрийского флота восстали в Себенико и Каттаро.

Подъем революционной волны в Германии в конце октября выразился в отказе флота продолжать войну и в восстании в военных портах.

4 ноября в Киле провозглашается власть Советов матросских и солдатских депутатов.

Революционный переворот, произведенный в военных портах, положил начало германской ноябрьской революции.

30. ПОПОЛНЕНИЕ И ОБУЧЕНИЕ ЛИЧНОГО СОСТАВА ГЕРМАНСКИХ ЛОДОК ВО ВРЕМЯ ВОЙНЫ

Как ни велико было значение, которое имела сложная материальная часть подлодок, высокое состояние и быстрое развитие их техники, все же в боевой деятельности подлодок личный состав, управляющий этой техникой, играл первенствующую роль.

В течение 4 лет войны германскому командованию удавалось держать в повиновении матросов подводных лодок путем особой системы различных мероприятий, а также путем специального классового отбора унтерофицерских кадров, составляющих большинство команд лодок, из числа старослужащих-сверхсрочников кадрового состава флота.

Подбирался особо надежный и умелый офицерский состав для того, чтобы всеми средствами принуждения держать в повиновении матросскую массу.

Система подкупа путем льгот, улучшенных условий оплаты, питания и отдыха и некоторая внешняя демократизация службы на подлодках также играли немаловажную роль в отношении затемнения классового самосознания команд.

По подбору, обучению, освоению сложной техники и своих боевых функций личный состав подлодок стоял выше команд кораблей других классов. К тому же непрерывная морская и боевая практика давала уверенность в своем оружии.

В то же время опасность этой службы, где с гибелью подлодки и даже при ее аварии гибнет весь экипаж, требовала от матросов на каждом шагу напряжения всех физических и моральных сил на преодоление препятствий; опасности службы создавали тесную зависимость состава команды друг от друга и облегчали специально проводимую офицерским составом работу по созданию атмосферы «взаимного доверия» и «классового мира» в общей семье подводников.

Команды германских подлодок являлись наиболее послушным орудием в руках военщины, проводящей политику господствующих классов.

Причину классовой несознательности и политической малограмотности подводников следует искать и в специфических условиях самого бытия подводников, в большей изоляции подводной службы от внешнего мира, в оторванности от берега, от общефлотской массы и гражданского населения.

Оторванность от берега, обусловленная более длительным пребыванием в море в сравнении с другими частями флота, особенно ядром боевого флота — линейными кораблями, почти все время

стоявшими в гавани, затрудняла проникновение в команды подлодок революционной работы.

Разбросанность подлодок, трудность сношения между собою, сравнительная малочисленность личного состава каждой лодки и всего подводного флота препятствовали развитию мощного революционного движения и давали возможность командованию держать в руках личный состав подлодок почти до самого конца войны.

Этому способствовало, помимо уже указанного, и соответствующая шовинистическая обработка команд подлодок.

Прежде всего внушалось, что служба на подлодках считается особой честью, внедрялось в сознание, что подлодки выполняют важнейшие функции, особенно во вторую половину войны, когда все были убеждены, что деятельность подлодок — единственный способ привести войну к благоприятному для Германии исходу. Работа печати во время войны создавала вокруг операций подводников эпос «героизма» и «бесстрашного служения отечеству».

Лодочные команды состояли из природных моряков, причем в первое время войны вербовались исключительно из добровольцев.

Но с увеличением численности подлодок и уменьшением притока добровольцев пришлось набирать команды и по принуждению, сначала с больших кораблей и из запаса и, наконец, пополнять новобранцами, прошедшими кратковременное обучение.

Широкое развитие промышленности и высокий уровень технического образования населения позволяли делать набор команд из призываемых, имеющих практический стаж работы на фабриках и заводах. Это позволяло срок обучения команд подводников значительно сокращать.

При мобилизации, для укомплектования лодок по штатам военного времени, людей требовалось не очень много, и кадров, подготовленных в мирное время, хватало с избытком.

Главная трудность в дальнейшем комплектовании команд подлодок началась с увеличением числа гибнущих лодок и вступлением в строй новых. Эта трудность заключалась в отсутствии планомерной программы подводного судостроения, невозможности заранее предвидеть потери подлодок, а отсюда — и количество необходимых кадров.

При полной неподготовленности к подводной войне в широком масштабе подготовка личного состава для комплектования подлодок оказалась одним из наиболее трудных дел.

С начала войны Школа подводного плавания была расформирована. Пришлось в условиях военной обстановки, при ограниченных средствах, создавать заново огромный обучающий аппарат.

Прежде всего были возобновлены курсы для комсостава со сроком обучения в 3 месяца, причем на эти курсы для подготовки строевого состава брались только минные специалисты.

Подготовка других специалистов происходила в учебном отряде, впоследствии в специальном дивизионе подлодок со сроком обучения в 3 месяца.

Но для быстро растущего числа учеников не стало хватать средств обучения (как самих лодок, так и вспомогательных средств). Кроме того, подготовку кадров подводников сильно тормозили колебания в политике ведения подводной войны. И только с началом неограниченной подводной войны и лишь с образованием Управления подводного плавания (в декабре 1917 г.) дело несколько улучшилось и морское министерство стало уделять достаточно внимания подготовке кадров.

По словам Михельсена [1], отсылаемый на действующие подлодки личный состав был в громадном большинстве достаточно обучен и подготовлен. Аварии и поломки от неумелого обращения с механизмом, хотя и имели место, но никогда не выводили подлодки из строя, как это случалось при поломках механизмов из-за недоброкачественного материала.

С появлением новых противолодочных средств и новых типов подлодок, что требовало введения специальных курсов, подготовка кадров усложнилась, тем более, что пришлось иметь дело с призванными из запаса, а под конец войны — и с новобранцами.

За все время войны курсы комсостава сделали 9 выпусков (при 3-месячном сроке обучения) по 140 чел. (27 командиров, 55 вахтенных начальников и 58 инженеров-механиков). Они заполняли вакансии на вступавших в строй лодках, численность которых, в среднем, была около 9 в месяц.

С подготовкой специалистов дело обстояло хуже. Все старшины проходили нормальный курс либо в Учебном отряде, либо учились на действующих подлодках, но рядовой состав не успевал проходить теоретическое обучение, и около 20% зачислялось на действующие лодки без специальной подготовки. Этот недостаток в подготовке кадров выправлялся тренировкой команд при пробных погружениях и посылкой этих людей на испытываемые подлодки.

Наиболее трудным и ответственным делом была подготовка командиров подлодок.

Принятая схема движения личного состава из Учебного отряда на действующие подлодки, а с них на строящиеся, относится также и к командным кадрам. Перед назначением на должность командира подлодки офицер должен был иметь плавательный стаж на лодке и участвовать в нескольких боевых операциях. От него требовалась сдача практического экзамена по управлению лодкой и проведение показательной торпедной атаки при Школе подводного плавания.

К концу войны командиров лодок пришлось назначать из лиц с сравнительно небольшим практическим стажем, который вос-

[1] Михельсен, „Подводная война".

полнялся предварительной практической тренировкой под руководством опытных командиров.

Практиковавшиеся посылки кандидатов в командиры в боевой поход со старым опытным командиром пришлось в конце войны отменить. Молодые командиры должны были принимать участие в испытании новых лодок и в ряде специальных упражнений перед выходом в операцию.

Недостаток комсостава, вследствие усиленного строительства подлодок, вынудил снизить требования к подготовке и отбору командиров подлодок и отменить дублирование командиров в боевых операциях.

Введение союзниками системы конвоев, вызвавшей изменения в методах атак подлодок, потребовало внесения в курс обучения практических атак на охраняемые торговые суда.

К 1 сентября 1918 г. школа, кроме 20 постоянных учебных лодок и около 20 временных, находившихся в стадии испытаний, имела еще следующие суда: корабль-мишень (крейсер *Штеттин*), базу *Метеор*, 1 водолазный пароход, 2 транспорта, 1 конвой, состоящий из 12 пароходов, 3 старых миноносца и 4 рыбачьих парохода, 17 старых миноносцев и лодки типа *А*. Всего около 80 судов [1].

Для обучения команд к отряду были причислены: 4 судна-базы, 6 миноносцев и около 10 подлодок.

Кроме того, к подводному плаванию был причислен спасательный отряд, в который входили: пароходы *Циклоп, Вулкан,* 1 миноносец и 4 сторожевых судна.

Численность личного состава школы достигала 6 066 чел., превышая личный состав действующих подлодок с их штабами.

В момент объявления войны личный состав подводного плавания состоял из 1 400 чел., в том числе на подлодках находилось 447 чел.

К 1 сентября 1918 г. на действовавших 140 подлодках состояло 5 467 чел., а за время войны погибло 5 132 чел. За это время поступило пополнение 9 852 чел.

Эта горсть людей имела большее значение, чем целые армии, и связывала силы противника, превышающие ее в тысячи раз.

31. ОБЩАЯ ЧИСЛЕННОСТЬ ГЕРМАНСКИХ ПОДЛОДОК ВО ВРЕМЯ ВОЙНЫ

Адмирал Капелле, сменивший в 1916 г. Тирпица и занимавший пост морского министра до 1918 г., давая показания в комиссии рейхстага, которая расследовала причины поражения Германии, сообщил, что в период войны были заключены контракты на постройку 810 лодок.

---

[1] Михельсен, „Подводная война".

Причем из этих 810 подлодок 372 были закончены, вооружены и укомплектованы. В свою очередь из них 203 лодки были исключены из списков, так как 178 лодок погибли, 14 были взорваны самими немцами при оставлении фландрских и австрийских баз, 2 лодки интернированы, 5 переданы Австрии и Болгарии и 4 разобраны.

Ко времени заключения перемирия в германских и нейтральных портах было 169 лодок, 266 лодок строились на германских верфях и на 212 лодок были заключены контракты на постройку.

Таким образом, в период войны из списков исключены 203 подлодки, а к концу войны действующих лодок осталось лишь 169. Значит, всего действовало 372 лодки. Если отбросить 28 лодок, бывших уже к началу войны, то количество построенных лодок за время войны будет равняться 344.

В то же время 226 подлодок были начаты постройкой, но не закончены и 212 лодок заказаны, но не начаты постройкой. Другими словами, к концу войны 438 лодок были еще не готовы.

Из всего этого мы можем сделать заключение — постройка лодок на 141 шт. превышала их гибель (344—203).

	1914 г.	1915 г.	1916 г.	1917 г.	1918 г.	Итого
Построено	11	52	108	87	86	344
Исключено из списков	5	20	25	72	81	203

32. РАЗВИТИЕ МЕТОДОВ ПРОТИВОЛОДОЧНОЙ БОРЬБЫ

Универсального средства против подлодок в период мировой войны так и не было найдено.

В течение войны изобретались, создавались и применялись самые разнообразные средства и приемы для борьбы с подлодками.

Все эти мероприятия распадались на две основные категории:

1. Защита судоходства и охрана путей.

К этой категории относятся системы конвоев, вооружение торговых судов, злоупотребление нейтральным флагом, патрулирование путей, траление выходов и фарватеров и, наконец, воспроизводство потопленного тоннажа.

2. Активные действия против подлодок.

Сюда входят мероприятия наступательного характера:

а) уничтожение подлодок в море;

б) преграждение выхода подлодкам из баз;

в) бомбардировка и закупорка самих баз подлодок.

Защита торговли и охрана путей была вначале главнейшей заботой морского командования, и лишь с введением системы конвоев перешли к наступательным действиям против подлодок.

Конвойная система потребовала ускорения постройки огромного количества эсминцев и крейсеров, а непрерывное патрулирование и траление — привлечения около 5 тыс. вспомогательных судов с командами в 250 тыс. чел.

Постепенное вооружение торговых судов потребовало 13 тыс. орудий и 65 тыс. чел. артиллерийской прислуги.

Важнейшим наступательным оружием против подлодок, кроме артиллерии и торпед, явились глубинные противолодочные бомбы и массовые минные заграждения. Изобретение акустических приборов, гидрофонов, положило начало подводной сигнализации и явилось важнейшим подспорьем в борьбе с подлодками.

Гидрофоны устанавливались, как и радиостанции, на берегу и на судах. Они позволяли обнаруживать пребывание подлодки в погруженном состоянии в данном районе и точно определить ее место.

Поэтому на каждой германской лодке, до вступления ее в строй, устанавливалась такая скорость вращения винтов, при которой производился бы наименьший шум.

В связи с появлением новых средств противолодочной борьбы были созданы новые типы судов: патрульные, сторожевые (P. B.— Patrol Boots), моторные суда (C. M. B. — Coast Motor Boots) и специальные истребители подлодок (Subchasers).

Из сотен этих судов, снабженных гидрофонами и глубинными бомбами, формировались «охотничьи» флотилии для поисков и уничтожения подлодок в море.

С изобретением мин с антеннами явилась возможность постановки массовых глубоководных минных заграждений с целью воспрепятствовать выходу подлодок из баз, а затем вообще из Северного моря. Таковы заграждения Гельголандской бухты, Дуврского пролива и Великое северное заграждение. Для них потребовалось более сотни тысяч мин и огромное число судов для постановки и дозора.

Непрерывная бомбардировка баз подлодок с моря и с воздуха вызвала применение мониторов с крупной артиллерией и бомбардировочной авиации.

Воздушные силы в последнее время войны принимали широкое участие в противолодочной борьбе. Дирижабли сопровождали конвои, обследовали все важнейшие фарватеры.

Самолеты обнаруживали минные заграждения. Масляные пятна, указывавшие на присутствие подлодки, немедленно забрасывались бомбами.

В Канале одновременно держались 6—8 воздушных кораблей. Около 2 тыс. воздушных аппаратов было занято противолодочной борьбой.

Наконец, сами подлодки оказались в числе опасных врагов себе подобных.

Из всех противолодочных средств к концу войны заняли главнейшее место: конвои, охотничьи флотилии и глубоководные минные заграждения.

Совокупность противолодочных средств показывает, какие несоизмеримо огромные силы и средства нужны для борьбы с подводной опасностью. К этому надо добавить, что, кроме 65 тыс. чел. для обслуживания пушек на торговых судах, в одной Англии для комплектования, вооружения, снабжения, постройки сторожевых судов, постройки судов взамен потопленных было привлечено 700 тыс. чел., которые прямо или косвенно были отвлечены с сухопутного фронта.

33. ОБЩИЕ ПОТЕРИ ПОДЛОДОК, ТОРГОВОГО ТОННАЖА И ВОЕННЫХ СУДОВ, ПОТОПЛЕННЫХ ГЕРМАНСКИМИ ПОДЛОДКАМИ

Эффективность применения противолодочных средств можно заметить по следующей таблице[1] гибели германских подлодок:

Годы	Мины	Глубинные бомбы	Торпеды подлодок	Артиллерия	Таран	Суда-ловушки	Воздушные силы	Сети	Тралы	Несчастные случаи	Сдача в плен	Неизвестные причины	Всего
1914 . . .	3	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	5
1915 . . .	3	—	3	2	5	3	—	—	1	1	—	1	19
1916 . . .	6	2	2	3	—	2	—	2	2	1	1	1	22
1917 . . .	14	12	8	5	3	5	6	3	1	2	—	4	63
1918 . . .	18	24	6	6	5	2	—	1	1	1	—	5	69
Итого .	44	38	19	16	15	12	6	6	5	5	1	11	178

Из этих 178 лодок погибло 62 типа *U, 64* типа *UB* и *52* типа *UC*.

Потопленный же германскими подлодками тоннаж выражался в следующей таблице:

Потоплено тоннажа германскими подлодками		
Годы	Число судов свыше 100 *т*	Тоннаж (регистр. тонны)
1914	162	372 277
1915	726	1 438 173
1916	1 187	2 328 688
1917	2 734	6 350 362
1918	1 052	2 744 172
Всего . . .	5 861	13 233 672

[1] Gibson and Prendergast, „The german Submarine War 1914—1918". См. также А. П. Александров, „Операции подводных лодок".

Тоннаж, потопленный германскими подлодками в течение войны, приблизительно равен всему торговому тоннажу, имевшемуся в Англии перед войной (схема 15).

Германскими подлодками потоплено следующее число боевых судов: 10 линкоров, 20 крейсеров, 31 эсминец, 3 канонерских лодки, 6 минных заградителей, 3 монитора, 10 подлодок, 22 вспомогательных крейсера, 34 тральщика и сторожевых судна, 16 судов-ловушек, 1 база подлодок [1]. Всего 156 судов.

---

[1] Gibson and Prendergast, „The german Submarine War 1914—1918". См. также А. П. Александров, „Операции подводных лодок".

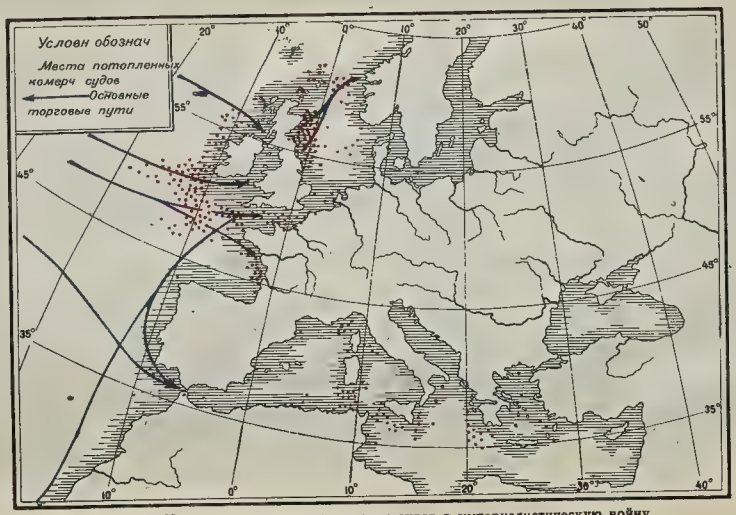

Схема 15. Места потоплении коммерческих судов в империалистическую войну

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

1. ВЫВОДЫ О РАЗВИТИИ МЕТОДОВ ВЕДЕНИЯ ОПЕРАЦИЙ ПОДЛОДКАМИ ВО ВРЕМЯ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Только изучая весь ход и результаты мировой войны и подводной войны, можно понять, почему неограниченная подводная война не оправдала тех надежд, которые возлагала на нее Германия. Отметим здесь важнейшие обстоятельства.

В-первых. Колебания и противоречия в германской политике по вопросам ведения подводной войны пагубно отражались на методах ее ведения.

В-вторых. Подводная блокада Англии, обострившая отношения Германии с нейтральными странами, главным образом с США, была начата при явно недостаточном количестве средств.

В-третьих. Выгодное время для начала неограниченной подводной войны, в начале 1916 года, — когда у Антанты не было противолодочных средств и США еще не была готова к войне, — Германией было упущено.

В-четвертых. Германия запоздала с развертыванием усиленного планомерного строительства подлодок. В соответствии с этим, с началом неограниченной подводной войны было упущено время для разработки плана комплектования и обучения личного состава подводного флота.

Это дало возможность Антанте своевременно подготовить противолодочные средства и без особенного противодействия Германии воспользоваться помощью США и беспрепятственно перевозить свои войска.

Несвоевременное развертывание строительства подлодок сильно сказалось на операциях 1917 — 1918 гг., когда, ввиду недостаточной численности лодок, последних нехватало для атак на войсковые перевозки союзников, а также для пополнения потерь.

В-пятых. Расчеты германского командования «поставить Англию на колени» в течение шести месяцев оказались ошибочными. Хотя расчет на ежемесячное потопление тоннажа (600 тыс. *т*) оправдался, но непредвиденные темпы и размеры американской помощи привели к тому, что Германии пришлось иметь дело не с английским, а с централизованным мировым тоннажем.

В-шестых. Германия не учла тех темпов и размаха, кото-

рые при помощи США получило массовое производство основных противолодочных средств, позволивших союзникам применять новые методы борьбы с подлодками.

В результате постройка и возмещение тоннажа превысили размеры тоннажа, топимого подлодками, а постройка подлодок перестала превышать потери, что знаменовало собой кризис и дальнейшее снижение успехов боевой деятельности подлодок.

Объединенные усилия союзников, при полном экономическом подавлении нейтральных стран, а также при недостаточном воспроизводстве германских лодок и осложнении внутреннего положения Германии, привели к уменьшению потерь союзного тоннажа и к увеличению потерь германских подлодок.

Этот перелом, в силу сложности методов и средств подводной борьбы, постепенного возрастания их у одной стороны и истощения у другой, произошел не сразу.

Трудно установить какой-то момент, день победы союзников на море. Это была скорее не победа, а временное превосходство противника, обусловленное всей политической и экономической ситуацией воюющих и нейтральных стран, а также положением воюющих на море и на суше.

Однако, несмотря на громадное численное и качественное развитие противолодочных средств, несмотря на усилия величайших морских флотов, активная деятельность сравнительно небольшого числа подлодок не была парализована.

Развитие противолодочных средств постепенно привело к изменению методов ведения подводной войны.

Вооружение торговых судов сделало последние опасными для подлодок и заставило подлодки атаковать их торпедами с более близких дистанций и в погруженном состоянии, ограничив число жертв наличием торпед.

Но этот метод атаки в свою очередь сделал вооружение торговых судов бесполезным. Ни одна лодка не была потоплена артиллерией вооруженных торговых судов.

Увеличение прибрежных дозоров и патрульных флотилий, развитие воздушных сил вынудили подлодки действовать в открытом море и лишь ночью оперировать в прибрежных водах. Это заставило создавать новейшие типы лодок, способных выдерживать длительные плавания.

Большие германские подлодки могли держаться в море месяц и более. А подводные крейсера водоизмещением 1 500 т вынесли подводную войну в океан, вплоть до берегов Америки.

Суда-ловушки в эту эпоху уже изжили себя.

Подлодки стали действовать против всех торговых судов, так как в каждом из них можно было заподозрить судно-ловушку.

Наоборот, в борьбе с подлодками возымели успех подлодки же, которые стали опасным врагом себе подобных.

Присутствие английских подлодок в районах действия германских вселяло чувство неуверенности и стесняло действия последних. Число германских лодок, потопленных английскими, все время возрастало.

За все время войны английскими подлодками было потоплено 17 германских лодок, а германскими подлодками было потоплено лишь 4 английских и 2 французских лодки.

Такая разница в результатах вполне понятна, так как английским подлодкам ставилась определенная задача—уничтожение лодок противника, тогда как германские подлодки преследовали цель уничтожения торгового тоннажа. Поэтому английские подлодки оказывались в выгодном положении относительно своего противника, который меньше всего думал о подводной опасности.

Гибель германских подлодок от английских, главным образом, имела место в тех районах, где маневрирование немецких лодок было стеснено: на подходах к базам, на фарватерах, у маяков и пр. Большая часть успешных атак была произведена на подлодки, находившиеся в надводном положении.

Как средство противолодочной борьбы, подлодки достигли наилучших результатов. В пропорциональном отношении по сравнению с другими средствами, они потопили наибольшее количество лодок.

Для борьбы с германскими подлодками английские подлодки использовались различными способами: в позиционной службе у берегов противника, в подводном дозоре, во взаимодействии с судами-ловушками и в конвоировании ценных транспортов. Наилучшие результаты давала атака одиночных лодок, находившихся на позиции [1].

Сочетание воздушных патрулей с подлодками привело к тому, что германские лодки днем почти не встречались на поверхности. И, наоборот, благодаря авиации, заблаговременно обнаруживающей лодки и мешающей их дневным атакам, надводные суда почти прекратили ночные плавания и вернулись к дневным.

Если раньше торговым судам предписывалось плавать только ночью, то теперь происшедшая эволюция с трудом заставляла их убедиться в обратном.

Система конвоев и радиоуправление их движением резко уменьшили число объектов для атак подлодок и затруднили не только их поиски, но и само производство атаки. Сбитые с толку изменением маршрутов конвоев и не находя в море объектов для атаки, лодки должны были приближаться к берегам, где конвои уже «распылялись».

Увеличение морских средств за счет помощи США вскоре позволило доводить суда конвоев непосредственно до портов назначения под охраной миноносцев. При содействии Америки были

---

[1] Подробно см. ст. Пышнова, „Подводная лодка в противолодочной борьбе". Морской Сб. № 12, 1934 г.

созданы многочисленные быстроходные суда и специальные «истребители подлодок».

Усовершенствование гидрофонов и организация многочисленных флотилий из истребителей подлодок, снабженных гидрофонами и противолодочными глубинными бомбами, давали возможность охотиться за подлодками, находящимися в погруженном состоянии.

В 1918 г. такие охотничьи флотилии являлись лучшим противолодочным средством, которому авиация оказывала ценное содействие. Самолеты помогали обнаруживать подлодки, указывая их приблизительное положение флотилиям истребителей, которые выслеживали их гидрофонами и атаковывали.

С приближением к берегам подлодки подвергались атакам воздушных и охотничьих флотилий.

Устройство заграждения в Дуврском проливе заставляло подлодки ходить вокруг Шотландии, на что требовалось длительное время и большое напряжение в работе команд. Заграждение Гельголандской бухты заставило подлодки ходить через Скагеррак.

Впоследствии, с постановкой Великого северного заграждения, и этот путь стал опасным и сопряженным с потерями.

Перед угрозой неограниченной подводной войны на первый план выступила забота о безопасности торгового флота, о его непосредственной защите, которая вызывала необходимость вооружения торговых судов и организации конвоев. Наступательные действия против подлодок отходили на второй план.

И только к середине 1918 г., с осуществлением при содействии США двух новых наиболее действительных противолодочных средств, союзники перешли в наступление на германские подлодки и начали преследовать их во всех морях. Этими средствами были: массовые глубоководные заграждения и массовые охотничьи флотилии с бомбами и гидрофонами.

Однако, и эти противолодочные средства не мешали лодкам выходить в море. Несмотря на увеличение случаев их гибели, количество действующих лодок не уменьшалось.

Подводный флот немцев оставался до конца войны непобежденным, хотя количество потопленного им тоннажа с каждым месяцем непрерывно уменьшалось. Это уменьшение явилось не только результатом применения противолодочных средств, но и следствием неустойчивого внутреннего политического и экономического положения Германии, отразившегося на боевой деятельности армии и флота и, в частности, подлодок.

Конвойная система, имевшая огромное значение в борьбе за сохранение тоннажа, в условиях подводной войны сама оказалась под угрозой надводных судов.

При этом нельзя обойти молчанием неуклонно возрастающее значение воздушных сил, без которых уже не могла обойтись ни одна операция и которые оказывали все большее влияние на ре-

зультаты борьбы на море. Средства авиации в морской войне применялись во взаимодействии с надводным и подводным флотами. Самолеты находились на легких судах, на различного типа крейсерах, для них приспосабливались авиатранспорты, вмещающие от 2 эскадрилий и более.

К концу войны число французских судов, привлеченных прямо или косвенно к подводной войне, составляло 1 130 единиц, в числе которых были 190 тральщиков и около 40 подлодок. Из остальных судов 760 были привлечены к охране конвоев и рыбной ловли и около 140 находились в охотничьих флотилиях.

Воздушные силы, сотрудничавшие с этими судами, состояли из 870 самолетов, 257 дирижаблей и привязных шаров и 58 судов с шарами.

В 1918 г., чтобы помешать действиям 150 германских лодок, союзники должны были собрать, кроме их боевых флотов в собственном смысле, около 5 тыс. морских судов и 2 тыс. воздушных аппаратов.

Эти количества судов, противопоставляемых немецким лодкам, достаточно характеризуют ту опасность, которую нужно было преодолеть союзникам.

По самой идее подводного оружия, по своим техническим свойствам подлодки не предназначались к действиям в составе эскадр— их назначение заключалось в отдельных атаках кораблей противника.

Небольшая надводная скорость подлодок, стесняющая маневренную подвижность эскадр, отсутствие надежной связи и трудности взаимного опознавания препятствовали лодкам быть составной частью эскадры.

Мысль согласовать атаки подлодок с операциями флота, под влиянием первоначальных оглушительных успехов одиночных атак подлодок, появилась в конце 1914 г. в докладной записке Зенкера, который предлагал развертывать подлодки впереди главных сил флота, в соответствии с данными воздушной разведки, с таким расчетом, чтобы противник до встречи с флотом проходил линию подлодок, подвергаясь их атакам.

Однако, этот метод не мог быть принят, и именно потому, что он не соответствовал общему плану использования главных сил флота, которые должны были ожидать ослабления флота противника действиями легких сил и подлодок.

Между тем возможность использования подлодок по плану Зенкера блестяще была доказана действиями лодок еще в первые дни войны, в первой разведывательной операции, с трехдневным движением завесы из 10 подлодок через все Северное море до линии Оркнейские острова — Ставангер. На этой линии лодки находились почти двое суток.

Эта же первая разведывательная операция подлодок доказала возможность использования их для целей разведки в море, вплоть до баз противника. Задача, невыполнимая для германского

флота, была решена подлодками, хотя и не нашедшими главных сил противника по чистой случайности (была плохая видимость).

Из-за ошибочного заключения, что поиски главных сил противника не под силу техническим возможностям подлодок, такое использование лодок больше не применялось.

Но именно страх перед такими реальными возможностями подлодок заставил противника уйти из Северного моря и временно переменить базирование флота, пока главная база в Скапа-Флау не будет надежно обеспечена от вторжения подлодок. Поэтому при поисках у баз противника немецкие подлодки не обнаружили там присутствия его главных сил.

Использованию подлодок в составе эскадры препятствовали также и недостаточные и ненадежные средства связи с эскадрой.

Уходя под воду, при сближении с противником, лодки утрачивали бы всякую связь с надводными кораблями. Слабость лодки в надводном положении, по сравнению с надводными судами, и ее малый подводный ход вынуждали лодку занимать позицию в определенном районе, с целью атаки проходящих мимо кораблей противника.

Таким образом, задачи разведки и атаки решались как одиночными лодками, так и группами путем поиска и патрулирования в районе, где предполагалось движение противника.

Такой метод использования подлодок применялся как в отношении боевых кораблей, так и торговых судов.

Районами действия подлодок вначале были районы своих баз, баз противника и узкости (Канал, устье Финского залива); районами же действия против торговых судов были узлы морских путей, наиболее оживленные прибрежные торговые пути и подходы к западным берегам Англии.

Мысль о взаимодействии подлодок с надводными силами возникла в связи с операциями легких сил, крейсеров и миноносцев. Это породило метод наведения неприятельских сил, преследующих германские крейсера, на подлодки, расставленные на вероятных путях противника. Но в силу недостаточного количества подлодок, отсутствия связи и малого подводного хода, а затем появления воздушных сил противника этот метод был оставлен.

С началом подводной блокады Англии и объявления опасной зоны вокруг Британских островов германские подлодки, уходя в назначенные районы, оставались там по неделе и более, переходя из одного района в другой и сменяя друг друга. В этот период атаки подлодками торговых судов ограничивались различными постановлениями призового права. Этот метод ведения ограниченной подводной войны, будучи в полном противоречии со свойствами самого оружия, самих подлодок, не дал положительных результатов.

Когда направление движений германского флота достаточно определилось, англичане стали держать п о с т о я н н ы е л и н и и з а в е с подлодок у Хорнс-Рифа и Терщеллинга.

Со вступлением Шеера в должность командующего флотом и с возобновлением активности германского линейного флота в Ютландском бою, возобновились попытки наведения английского флота на германские подлодки, расположенные в большом количестве у английских баз. Вместе с тем подлодкам стало поручаться и ведение разведки.

Этот метод взаимодействия лодок с флотом дал крайне неудовлетворительные результаты, вследствие неудачного расположения лодок — в слишком большой близости к неприятельским базам — и вследствие недостатков связи, хотя уже делались попытки управления лодками с берега.

Дальнейшее развитие взаимодействие лодок с флотом получило в операции 19 августа 1916 г., где были применены управляемые подвижные завесы подлодок, выдвинутые на пути движения неприятельского флота.

В планах Шеера намечалось дальнейшее развитие этого метода, но оно было прервано неограниченной подводной войной. План 24 октября 1918 г. также не получил своего осуществления.

Английское командование в операции 19 августа 1916 г. пыталось применить метод совместных действий лодок с флотом в предполагаемом районе боя, к чему уже делались приготовления с конца 1915 г. в расчете на использование нового типа эскадренных подлодок (*V*), наиболее быстроходных из дизельных лодок. Сформированная из них 11-я флотилия базировалась на Бляйт, вблизи намечавшегося района боя.

Но в силу сложившейся обстановки Джеллико не решился на такую попытку использования лодок, но англичане продолжали разрабатывать новые типы эскадренных лодок, хотя последующий тип *K* и не дал удовлетворительных результатов.

Проблема создания эскадренной лодки, способной действовать в составе эскадры на всем протяжении операции, осталась нерешенной в течение всей мировой войны.

В период неограниченной подводной войны основным методом ведения операций подлодками являлось патрулирование в прибрежных водах и ограниченных районах группами в 3—5 и до 8 лодок, повидимому, находившимися в связи друг с другом. Кроме того, проводилось крейсерство в отдаленных районах — на океанских путях.

Это обусловливалось, с одной стороны, развитием новых типов подлодок (подводных крейсеров) и улучшением прежних, с другой стороны — мерами противодействия противника.

Атаки торговых судов в этот период облегчались отсутствием стеснений, налагавшихся соблюдением призового права, в то же время они затруднялись быстрым нарастанием разнообразных средств и приемов противолодочной борьбы. Изменение методов ведения операции против морской торговли, главным образом, зависело от введения каждого нового средства или массирования прежних.

Особенно крупное значение приобрело обеспечение выходов подлодок. Если раньше операции подлодок ставились в зависимость от операции флота, то теперь весь флот обслуживал подлодки.

Система конвоев в большой степени затруднила для подлодок поиски и атаку судов противника, но развитие воздушных сил и взаимодействие их с подводными лодками и быстроходными надводными крейсерами создавали в будущем немалую угрозу и конвоям.

Борьба подлодки с противолодочными средствами не кончилась.

Мировая война дала мощный толчок к развитию того и другого оружия.

В борьбе с подводными лодками проявилась особая потребность в увеличении численности миноносцев, крейсеров, воздушных сил, не говоря уже о массе вспомогательных судов.

Торпедное оружие приобрело огромное значение.

Мировая война выдвинула подводное оружие на одно из первых мест в борьбе на море; она доказала, что противопоставление однородных линейных сил не может привести к цели.

Подлодка вышла непобежденной из мировой войны, далеко не выявив всех своих возможностей.

Неуспех подводной войны в специфических условиях борьбы Германии со всем миром, в специфических условиях ее географического положения не может служить догмой для других условий и комбинаций противников, например, в англо-американском, японо-американском, англо-французском соперничестве.

Война Англии с Францией поставила бы французские подлодки в более выгодные условия, чем немецкие в мировую войну, благодаря тому, что французские базы фланкируют морские пути англичан, и блокада французских портов будет значительно трудней, чем немецких, ибо первые раскинуты на большом протяжении, тогда как вторые были скучены в одном углу моря, притом закрытого британскими островами.

В будущей войне подлодки имеют для себя широкое поле деятельности в борьбе за морские сообщения; они явятся средством разведки и необходимым элементом береговой обороны; они найдут широкое применение во всех операциях войны на море, во взаимодействии с надводными и воздушными силами и теми техническими средствами, которые в мировую войну получили начало своего применения и имеют тенденцию к дальнейшему развитию.

2. РАЗВИТИЕ ПОДВОДНОГО ОРУЖИЯ И ОПЕРАТИВНО-ТАКТИЧЕСКИХ ВЗГЛЯДОВ НА ЕГО ИСПОЛЬЗОВАНИЕ В ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД

Вопрос о послевоенном развитии подводного судостроения не может трактоваться вне связи его с общим строительством флотов морских держав, вытекавшим из задач этих флотов в новой политической и экономической обстановке.

Обострение противоречий и борьбы между империалистическими державами за новый передел мира, за рынки, сырье, вывоз капитала дало новый толчок к усиленной подготовке к войне и гонке в морских вооружениях, к проведению судостроительных программ в размерах, не уступающих предвоенному времени, а по технической насыщенности далеко превосходящих их.

Изучение характера морских вооружений империалистических держав последнего периода показывает, что новая линия в строительстве и развитии морских сил определяется строительством легких сил в огромном масштабе, созданием мощного подводного флота, мощной морской авиации и модернизацией больших артиллерийских кораблей.

Однако, три главных морских державы уделяют различным классам кораблей неодинаковое внимание. Весьма характерно чрезвычайно большое внимание, уделяемое Японией, и особенно Францией, подводным силам. Англия же для обеспечения своей морской торговли свыше половины суммарного водоизмещения отводит на крейсера, причем для достижения наибольшей численности строит крейсера малого размера.

Повышение удельного веса легких сил в процентах от общего тоннажа, в результате мировой войны и строительства послевоенного времени, видно из следующей таблицы:

Изменение удельного веса классов кораблей в процентах от общего тоннажа [1]

Годы	Линейный и броненосный флот	Легкие силы	Подводный флот	Авианосцы
1914	83,4	14,3	2,3	—
1919	62,8	30,5	5,0	1,7
1932	37,0	46,1	8,9	7,4

Второй основной тенденцией послевоенного периода развития военного кораблестроения является дальнейшее снижение тоннажа кораблей при одновременном увеличении их боевой мощности.

Совместные усилия промышленности — металлургической, машиностроительной, судостроительной, электротехнической и химической — достигли, путем облегчения веса корпуса корабля и механизмов, огромного усиления вооружения при сравнительно малом тоннаже.

Проблема облегчения веса корпуса корабля и механизмов разрешалась применением электросварки, высококачественной стали (обшивка, бронирование), легких сплавов (механизмы) и установ-

[1] А. П. Александров, „Военно-морские силы капиталистических держав", Морской Сб. № 2, 1934 г.

кой в качестве главных двигателей дизелей, которые, как и современные усовершенствованные турбины, дают экономию в водоизмещении.

Применение дизелей в качестве главных механизмов или вспомогательных (для крейсерского хода) чрезвычайно увеличивает у современных кораблей дальность плавания и готовность к движению. Военно-морская техника идет вместе с тем по пути улучшения системы бронирования, живучести корабля. Современные «вашингтонские крейсера» по своей живучести далеко ушли вперед по сравнению с первыми «картонными» крейсерами этого типа.

Скорострельность главной артиллерии увеличилась на 50%. Крупные успехи достигнуты в области торпедного оружия. Это безусловно повлияло на дальнейшее развитие миноносцев и подлодок.

В настоящее время все классы военных кораблей, начиная от линкоров и кончая подлодками, снабжаются самолетами, выполняющими функции разведки, связи и корректировки огня.

Кроме того, в послевоенный период развивается, с тенденцией к уменьшению тоннажа и слиянию с крейсером, класс авианосцев.

Вместе с тем намечаются пути не только к повышению боевых качеств отдельных классов и типов кораблей, но и поиски новых типов судов — гибридов, сочетающих свойства различных старых классов кораблей: линкоров и крейсеров, крейсеров и миноносцев, крейсеров и авианосцев.

Мировая война оставила в наследство подлодки, главным образом, двух категорий:

1) лодки малого водоизмещения от 420 до 570 *т*, имевшие назначение действовать в прибрежных водах, своих или неприятельских; к ним относятся лодки местной или береговой обороны, германские подводные заградители *UC* и английские истребители подлодок *R*;

2) лодки большого водоизмещения: от 1 120 до 1 950 *т*, к которым относятся германские подводные крейсера с районом плавания до 13 тыс. миль; английские — типа *M* — мониторы, вооруженные одной 305-*мм* пушкой; английские типа *K* с 24-узловым ходом и американские типа *T* с 20-узловым ходом (нечто вроде «эскадренных» лодок).

Японские подлодки были также двух категорий по водоизмещению в 485 и 700 *т*, имевшие одинаковое вооружение, но различную дальность плавания.

В течение мировой войны немцы не гнались за увеличением подводного хода лодок, так как имели главной целью борьбу против морской торговли. В общем подводный ход всех лодок не превышал 10—11 узлов. Наибольший подводный ход достигнут в 15 узлов английской лодкой типа *R* малого водоизмещения и в

14 узлов — французской лодкой типа *Армид*, также малого водоизмещения [1].

Английский тип эскадренной лодки *(К)* с 24-узловым надводным ходом оказался неудачным, равно как и «монитор» *(М-3)* с 305-*мм* пушкой, переделанный впоследствии в заградитель.

Таким образом, развитие подводного судостроения в мировую войну не достигло разрешения проблем эскадренных лодок и управления лодками с увеличением водоизмещения свыше 1 500 *т*.

«Следует считать безошибочным решение назначать подлодки для нападения на неприятельский флот во время его выступления или применять их во время самого боя, как средство значительно увеличить свои наступательные силы. Это положение следует считать основным при дальнейшем развитии этого рода морского оружия.

Однако, германский флот не пришел к такому заключению в 1916 и 1918 гг., ибо для такого использования, по мнению командования, встретились серьезные технические затруднения, причем одним из них являлся малый подводный ход. Также и в ближайшее время вопрос о применении эскадренных подлодок будет находиться в зависимости от технических возможностей подлодок.

Пока не будет найден новый источник энергии для увеличения подводной скорости, до тех пор конструктора будут стоять перед разрешением двух противоположных задач: с одной стороны, «увеличение скорости, большой район плавания, хорошие морские качества, с другой — хорошее управление, что присуще лодкам малого водоизмещения» [2].

Опыт командиров германских подводных крейсеров говорит против принципа постройки больших подлодок, потому что управление на подлодке слишком большого водоизмещения весьма затруднительно. Очень затруднительна и атака под перископом, так как при погружении германских подводных крейсеров обнаружилась плохая остойчивость, бывали случаи, когда дифферент на нос доходил до 55° и требовал для своего воспрямления значительного времени.

Французский инженер, член французской Академии, строитель подлодок Лебеф, критикуя в 1923 г. решение строить 4 подводных крейсера в 2 400 *т* по примеру Англии, строившей подлодку *Х-1* в 2 780 *т*, и Америки, строившей 3 подлодки типа *V* по 2 114 *т*, также высказывается против постройки лодок большого тоннажа, особенно для Франции [3], принимая во внимание, что задачи французского флота совсем иные, чем английского и американского.

---

[1] А. П. Александров, „Операции подводных лодок".

[2] Там же.

[3] Французская программа подводного судостроения предусматривала постройку в первую очередь 6 лодок по 1 100 *т* и 6 лодок по 600 *т*. Вторая часть программы включала 4 подводных крейсера по 2 400 *т* и 30 лодок по 1 100 *т*.

Оборона берегов метрополии и обеспечение сообщения с Северной Африкой, по мнению Лебефа, не требуют лодок водоизмещением свыше 700 *т*. Германские лодки такого водоизмещения совершали переход из Вильгельмсхафена в Каттаро. Для обороны колоний, Индо-Китая и Мадагаскара могут понадобиться и большие подлодки, но при теперешней обстановке подлодки свыше 1 100 *т* для Франции бесполезны.

Лебеф считает также, что в техническом отношении командиру, который должен единолично выполнять обязанности штурмана, минера и артиллериста, трудно управляться даже на подлодке в 800 *т*. Подлодка в 2 400 *т* имеет большую инерцию, погружается очень медленно, имеет большую циркуляцию, что очень неудобно для производства атаки.

Лебеф говорил, что он не отказался бы спроектировать лодку в 4 тыс. *т*, но считает это ненужным, и предлагал построить в две очереди 32 подлодки в 900 *т* и 36 подлодок в 600 *т*, что не вышло бы из размеров ассигнований на судостроительную программу, и Франция получила бы гораздо более мощный подводный флот.

Другой инженер Симоно, конструктор лодки *Мариэт*, расходится во взглядах с Лебефом, считая, что лодки в 1 100 *т* не в состоянии выполнить требований, согласно которым современная лодка должна быть способна к одновременному выпуску не менее 4 торпед в определенном направлении.

На большой подлодке можно установить бо́льшее число перископов, дать командиру помощников и улучшить условия жизни личного состава. Во многих случаях две подлодки в 1 100 *т* не смогут выполнить операций, доступных лодке большого водоизмещения. Германский проф. Фламм, глава кораблестроительного факультета Технологического института в Шарлоттенбурге, сторонник лодок большого водоизмещения, разработал проект подлодки в 7 тыс. *т*, вооруженной двумя 21-*см* орудиями в башнях с боевым запасом на 500 выстрелов каждая; четырьмя 8,8-*см* орудиями с общим боевым запасом в 4 тыс. выстрелов, снабженной 10 торпедными аппаратами — 2 на палубе, 4 на носу и 4 на корме; запас торпед 40, район действия лодки 25 тыс. миль; надводная скорость 22 узла.

Для артиллерийского боя с дистанции 50—60 каб. лодка всплывает настолько, чтобы ее башни, выходя из воды, представляли для неприятеля весьма незначительную цель.

По отзывам компетентных германских подводников, такая лодка могла сыграть большую роль, как крейсер с громадным районом действия, независимый от баз и имеющий возможность очень долго держаться под водой.

Но такая лодка требовала для своего обслуживания тренированного личного состава, которого у Германии не было в последние месяцы мировой войны, когда начали вступать в строй ее большие подводные крейсера.

За последнее десятилетие в основном строились лодки 4 категорий: подлодки I линии — свыше 650 *т*, подлодки II линии — менее 650 *т*, подводные заградители и подводные крейсера.

Подлодки первых 3 типов строились Англией, Францией и Италией; Япония и США строили только лодки I линии; с 1927 г. Япония перестала строить лодки второго класса *Ro*. 3 подлодки водоизмещением свыше 2 тыс. *т* построены США (*Аргонавт, Нарвал* и *Наутилус*) [1], 1 лодка — Францией (*Сюркуф*), 1 — Англией (*X-1*, зачисленная в 1930 г. в резерв), 5 лодок — Японией (от *J-1* до *J-5*).

К 1 января 1933 г. Япония и Англия имели в строю по 60 лодок, к этому же времени находились в постройке и утвержденные к постройке в США — 84 лодки, во Франции — 109 и в Италии — 75 лодок.

По программам 1933 г., Япония строит 15 лодок, Англия—9, США — 6, Франция — 18, Италия — 22. По суммарному водоизмещению строящихся лодок на первом месте стоит Япония. Большинство новых японских лодок принадлежит к наиболее излюбленному во всех иностранных флотах типу океанских лодок I линии большого водоизмещения [2].

Развитие этого класса лодок идет по линии увеличения числа торпедных аппаратов до 12 и увеличения калибра артиллерии до 140 *мм* (на японских *J-1, J-5*).

Наибольшее водоизмещение имеет французский подводный крейсер *Сюркуф* — 3 200 *т* (4 300 *т* — в подводном положении).

Япония, Англия, Франция, Италия строят также лодки и I линии, малого водоизмещения с большой автономностью.

По отзыву Фламма, который, повидимому, последние годы провел в Японии в качестве консультанта по вопросам подводного судостроения, Япония в отношении подлодок занимает первое место, обладая большим флотом современных океанских подлодок с мощным вооружением и большой дальностью плавания.

Выход Японии из Лиги наций и разрыв ею в декабре 1934 г. Вашингтонского соглашения, выход Германии из Лиги наций и расторжение ею в марте 1935 г. военных статей Версальского договора и, наконец, заключение англо-германского морского соглашения в июне 1935 г. дали толчок к дальнейшей гонке вооружений.

В Японии вступили в строй — крейсерская лодка *J-6* (1 950 *т*) и лодки дальнего действия *J-68, J-69 и J-70* (1 400 *т*). Заложены — *J-7* и *J-73*. После длительного перерыва (с 1925 г.) Япония вновь строит лодки малого типа *Ro-34* водоизмещением в 700 *т*, скорость 16 узлов, по восьми 53,3-*см* торпедных аппаратов. Эти лодки предназначаются для действия в стеснен-

---

[1] Эти лодки называются „эскадренными" (Fleet Submarines).

[2] См. ст. Шведе, „Гонка морских вооружений". Морской Сб. № 11, 1933 г.

ных районах Японского моря и дальневосточных прибрежных водах СССР.

Матка подлодок Taigei (водоизмещением 10 тыс. *т*, ход 20 узлов, три *127-мм* зенитных орудия, 3 гидроплана), закончившая испытания, несет на себе несколько подлодок «малюток» по 12 *т*, для подъема и спуска которых имеются краны или стрелы.

Фашистское правительство Германии приступило к воссозданию своего подводного флота. Уже в течение двух последних лет появились в печати сведения о постройке Германией лодок на иностранных верфях по частям и о доставке этих частей в германские базы. Сводка этих данных дает следующую таблицу элементов строящихся германских подлодок [1]:

Класс	Число	Водоизмещение, *т*: надводн.	Водоизмещение, *т*: подводн.	Скорость хода, узлы: надводн.	Скорость хода, узлы: подводн.	Вооружение	Дальность плавания, мили	Примечание
Лодки дальнего действия	16	1 650	2 200	20	12	2—150-*мм* оруд., 8 торпедн. аппар.	15 000	Часть из них—заградители
Крейсерские	7	3 200	4 500	24	12	4—150-*мм* оруд., 10 торпедн. аппар.	22 000	—
Подлодка-авианосец	1	3 200	4 500	16	6	4—150-*мм* оруд., 6 самол., 1 катапульта	22 000	—
Лодки прибрежного действия	12	250	—	—	—	—	—	—

Программа германского подводного судостроения рассчитана на 3 года. Шесть лодок прибрежного действия в 250 *т* уже спущены к маю 1935 г. и две вступили в строй в июле. Срок постройки их — 5 месяцев. Корпуса электросварные, рассчитанные на большие глубины.

Благодаря применению на них новых механизмов, вдвое увеличивается дальность плавания. Лодки такого тоннажа в мировую войну имели дальность плавания в 5 700 миль. Лодки нового типа будут иметь возможность производить атаку, находясь на большой глубине и маневрируя с помощью шумопеленгаторов нового типа.

Кроме того, в Германии удалось создать для подлодок единый двигатель, работающий для подводного и надводного хода. Для подводного хода двигатель работает на смеси водорода и кислорода, хранящихся в отдельных стальных резервуарах. Пополнение

[1] Шведе, „Морские силы Германии", Морской Сб. № 6, 1935 г.

запасов этих газов производится электролитическим путем, при надводном ходе от работы двигателя внутреннего сгорания, подобно тому, как до сих пор происходило заряжание аккумуляторных батарей. Необходимая для этой цели добавочная мощность двигателя внутреннего сгорания получается добавлением водорода к горючему. Переход от надводного хода к подводному совершается просто: в мотор прекращается подача горючего, и он продолжает работать на смеси водорода с кислородом. Установка такого двигателя может дать большие преимущества, однако, при конструировании его все же нужно еще преодолеть значительные затруднения, из которых главнейшее — опасность взрыва гремучего газа. Этот же принцип изобретения, примененный к движению торпеды, обеспечивает невидимость ее следа.

Англо-германским морским соглашением установлено соотношение между германским и английским флотами в пропорции 35:100. Не превышая этого соотношения, Германия может иметь подводный флот в размере 45% британского подводного флота и даже в случае «особой ситуации» имеет возможность увеличить его до полного равенства.

Тотчас после соглашения Германией была объявлена судостроительная программа, в которой предусматривается постройка 20 подлодок в 250 *т*, 6 — по 500 *т* и 2 — по 750 *т*. Лодки в 750 *т* должны иметь дальность подводного плавания в 8 200 миль.

Таким образом, Германия строит подлодки всех существующих типов, последовательно переходя все к большему тоннажу, причем малые лодки, имея большую дальность плавания, могут не ограничиваться действиями в береговых водах.

Германскими конструкторами впервые разработан тип подводного авианосца, элементы которого приведены в таблице и который, наряду с большими автономными лодками, предназначенными для длительного пребывания на океанских путях, может явиться большой угрозой для торговых судов держав, заинтересованных в обеспечении морских коммуникаций [1].

Производительность германских верфей позволяет рассчитывать на введение в строй ежемесячно 10—15 лодок со средним сроком постройки лодки дальнего действия в 12—18 месяцев и лодки прибрежного действия от 3 до 10 месяцев.

Французское морское министерство, построив с 1922 г. 39 больших подлодок дальнего действия и 31 подлодку среднего водоизмещения, впервые за послевоенные годы разработало чертежи малых лодок водоизмещением в 300 *т*. Этот тип подлодок имеет среди французских подводников многочисленных сторонников.

Таким образом, в связи с многообразными задачами подлодок и способами их применения, диапазон подводного судостроения рас-

[1] В настоящее время только французский подводный крейсер *Сюркуф* снабжен 1 гидросамолетом.

ширился от 12-т подлодки-малютки до крейсерских подводных лодок в 3 200 т.

Вместе с тем, считаясь с угрозой подводной опасности и учитывая ее в будущей войне, все крупные морские державы усиленно строят и совершенствуют противолодочные корабли; также уделяется внимание совершенствованию аппаратуры, служащей для спасения людей с затонувшей лодки.

На больших маневрах 1935 г. в английском, американском и японском флотах проверялись методы применения подлодок для атак боевых судов на океанских переходах и особенно при подходе их к базам, одновременного применения подлодок и авиации для атак неприятельских эскадр в тесных водах и применения лодок для дополнительной и окончательной рекогносцировки десантных пунктов и в качестве ориентиров при подходе десанта.

На опыте послевоенных маневров флотов в различных странах подлодки снова показали свое значение в качестве разведочных и дозорных кораблей, а также в поддержании соприкосновения с противником в ночное время.

Судостроительные программы, боевая подготовка и маневры флотов дают материал для суждений о тенденциях развития оружия, классов кораблей и оперативно-тактических взглядов на их использование.

Наиболее отчетливо эти тенденции проявляются в подготовке войны на Тихом океане. Имея наступательный характер, они выражаются в развитии такого рода оружия и классов кораблей, которые способны действовать на широких океанских просторах, для уничтожения морской торговли, для борьбы за морские коммуникации и могут наиболее эффективно применяться в прибрежных районах.

Воздушные силы, подлодки и крейсера выдвигаются на первое место в борьбе за морские сообщения; подлодкам, миноносцам и авиации отводится огромная роль предварительного ослабления и нанесения разрушительных ударов неприятельским силам, вступившим в прибрежные районы, где борьбе флотов будут содействовать корабельная и береговая авиация. Будут приняты все меры, чтобы перед боем ослабить противника атаками подлодок и соответствующим их расположением во время боя стеснить его движение.

С развитием подводного оружия и воздушных сил линейный бой, как универсальное средство разрешения проблемы морской войны, стал невыгоден и невозможен.

Линейный корабль теперь ограничен в своих возможностях. Он может играть серьезную роль в бою и операции, но при условии окружения его кораблями других классов и воздушными силами и в тесном взаимодействии с ними. Он ограничен в районе действий и более прикован к базам. Отсюда — усложнение операции во взаимодействии различных категорий морских сил надвод-

ных, подводных и воздушных и рост тенденций к развитию операции в глубину, по времени и пространству.

В борьбе за коммуникации особенно важное значение будут иметь подлодки океанского типа — подводные крейсера. Уничтожить их быстро будет невозможно.

Атаки подлодок и массовые атаки воздушных сил будут особенно опасны для конвоев, так как вполне возможны совместные атаки на конвои подлодок, крейсеров и авиации. Это заставляет на маневрах применять иные методы обеспечения движения торговых судов и отказываться от сомкнутого строя конвоев.

Темы маневров английского, французского, японского и американского флотов — прорыв района позиций подлодок, конвоирование и атака транспортов, борьба с подводной блокадой, захват удаленных баз, оборона побережья — показывают, какая важная роль отводится подлодкам и какое большое значение придают все флоты целесообразным методам использования подлодок, их взаимодействию с авиацией и надводными силами в борьбе с подводной опасностью в будущей войне.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПУБЛИЧНАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.

Предисловие редактора 3
Предисловие автора 8
Введение 10

ПЕРВЫЙ ПЕРИОД

САМОСТОЯТЕЛЬНЫЕ ДЕЙСТВИЯ ОТДЕЛЬНЫХ ПОДЛОДОК

1. Применение подлодок в охранении Гельголандской бухты . . . 13
2. Операция 1-й флотилии германских подлодок против английских главных сил 15
3. Операция 3-й полуфлотилии подлодок против сторожевого охранения Канала 18
4. Операция подлодок *U-20, U-21* и *U-22* против линии блокады и баз противника 20
5. Совместная операция легких сил и подлодок в Хуфден и на Доггер-Банке 25
6. Использование подлодок в Гельголандском бою 28
7. Атаки подлодками боевых кораблей 31
8. Операции подлодок у фландрского побережья 34
9. Прорыв английских подлодок в Балтику 38
10. Применение подлодок в набеге линейных крейсеров на Ярмут 40
11. Разведка подлодок в районе Оркнейских, Гебридских и Шетландских островов 41
12. Использование подлодок при крейсерском набеге на Скарборо 44
13. Операции подлодок в Канале и потопление *Формидэбла* . . . 45
14. Выводы о деятельности подлодок в первый период морской войны 46
15. Причины и цели подводной торговой войны 48

ВТОРОЙ ПЕРИОД

ПОДВОДНАЯ БЛОКАДА

1. Мероприятия английского командования против подводной опасности 52
2. Подготовка подводной блокады 56
3. Объявление подводной блокады 58
4. Начало подводной блокады 62
5. Потопление *Лузитании* 68
6. Поход *U-21* в Средиземное море 69
7. Операции австрийских подлодок в Адриатике 70
8. Попытка совместных действий подлодок с флотом 71
9. Операции германских подлодок у Дарданелл 72

Стр.

10. Операции английских подлодок в Мраморном море 75
11. Операции фландрских подлодок 76
12. Появление судов-ловушек и борьба с ними 77
13. Потопление *Арабика* 78
14. Результаты подводной блокады 80

ТРЕТИЙ ПЕРИОД

ПЕРВАЯ ПОПЫТКА НЕОГРАНИЧЕННОЙ ПОДВОДНОЙ ВОЙНЫ

1. Распределение подлодок по театрам морской войны к концу сентября 1915 г 85
2. Попытки применения подлодок против боевых кораблей . . . 86
3. Операции фландрских подводных заградителей 87
4. Переход к усиленной подводной войне 88
5. Операции подлодок в Средиземном море 89
6. Меморандум Хольцендорфа и возобновление неограниченной подводной войны 90
7. Совещание 4 марта 1916 г. 91
8. Потопление парохода *Сэссекс* и прекращение торговой подводной войны в Северном море 92
9. Результаты третьего периода 93

ЧЕТВЕРТЫЙ ПЕРИОД

СОВМЕСТНЫЕ ДЕЙСТВИЯ ПОДЛОДОК С НАДВОДНЫМ ФЛОТОМ И ПОДВОДНАЯ КРЕЙСЕРСКАЯ ВОЙНА

1. Участие подлодок в набеге германских крейсеров на Ярмут и Лоустофт 95
2. Участие подлодок в Ютландском бою 98
3. Результаты деятельности подлодок в Ютландском бою . . . 105
4. Меморандум Шеера 107
5. Операция 19 августа 1916 г 108
6. План сентябрьской операции 116
7. Идея „эскадренных“ подлодок 116
8. Совещание в Плессе 3 сентября 1916 г 117
9. Распространение операций подлодок на северную часть Атлантики и Северный Ледовитый океан 119
10. Попытки применения торговых подлодок 120
11. Операции подлодок в Средиземном море 124
12. Пересмотр английским адмиралтейством средств и способов противолодочной борьбы в декабре 1916 г 127
13. Результаты подводной войны с мая 1916 г. по февраль 1917 г. 131
14. Предпосылки к неограниченной подводной войне 133
15. Расчеты германского морского генерального штаба 134
16. Совещание в Плессе 135

ПЯТЫЙ ПЕРИОД

НЕОГРАНИЧЕННАЯ ПОДВОДНАЯ ВОЙНА

1. Начало неограниченной подводной войны 137
2. Кризис тоннажа 141
3. Разногласия по поводу введения системы конвоев 143
4. Меморандум Джеллико 145

Стр.

5. Методы ведения беспощадной подводной войны 149
6. Численность, распределение и базирование германских подлодок 150
7. Потери тоннажа 150
8. Первые конвои 151
9. Организация конвоев 153
10. Помощь Америки 155
11. Общее эмбарго 156
12. Июльская резолюция рейхстага и революционные выступления в германском флоте 156
13. Морская конференция союзников 157
14. Миссия адмирала Майо 159
15. Первые результаты организации конвоев 160
16. Заграждение Гельголандской бухты и Дуврского пролива . . 162
17. Борьба с конвоями в тесных водах и в океане 163
18. Постановка Великого северного заграждения 166
19. Зеебрюггская операция 22—23 апреля 1918 г. 168
20. Перевозка американских войск и неудачи германских подлодок в борьбе с конвоями 170
21. Истребители подлодок 175
22. Участие США в противолодочной борьбе 176
23. Конвои в Средиземном море 177
24. Противолодочная борьба в Отрантском проливе 178
25. Распределение подлодок и их методы атак конвоев 179
26. Потери и строительство подлодок 181
27. Эвакуация фландрских баз и отозвание подлодок 182
28. Несостоявшийся выход германского флота 29 октября 1918 г. и последняя атака германской подлодки 183
29. Революционные выступления в германском флоте 186
30. Пополнение и обучение личного состава германских лодок во время войны 187
31. Общая численность германских подлодок во время войны . . 190
32. Развитие методов противолодочной борьбы 191
33. Общие потери подлодок, торгового тоннажа и военных судов, потопленных германскими подлодками 193

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

1. Выводы о развитии методов ведения операций подлодками во время мировой войны 195
2. Развитие подводного оружия и оперативно-тактических взглядов на его использование в послевоенный период. 202

К печати подготовили:

Редактор *Н. Вахрушин.*
Технич. редактор *М. Стрельникова.*
Корректор *Е. Эдусова* и *В. Решетников.*
Выпускающий *Ф. Виноградов.*

Сдано в набор 26/II 1936 г. Подписано к печати 11/VII 1936 г. Формат бум. 62×94/16.
6³/₄+15 вклеек бум. л. 89 100 зн. в бум. л. 13,75 авт. л. 13,5 печ. л. +15 вклеек.
Цена книги 2 р. 60 к., переплет 1 р. 10 к.
Текст книги отпечатан на бумаге Камской ф-ки
Адрес издательства: Москва, Орликов пер., 3.

Г—37747. Изд. № 63. Заказ № 830. Тираж 5000 экз.

ЛОЦТ НКО СССР им. Клима Ворошилова (Ленинград, ул. Герцена, 1)

Mar. 7
10 p. 10 —